Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Libertad y Orden

TODOS POR UN NUEVO PAÍS
PAZ EQUIDAD EDUCACIÓN

Al contestar, favor citar en el asunto, este No. de Registro **20185500482271**

20185500482271

Bogotá, 09/05/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
TERMOCARGA S.A.S.
CALLE 16 H No 112 - 24 OFICINA 401
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) 18835 de 25/04/2018 por la(s) cual(es) se FALLA 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 delegado de Transito y Transporte Terrestre Automotor dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI [X] 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 [X] 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 [X]

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 resolutiva 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**

1

REPÚBLICA DE COLOMBIA

Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 18835 DEL 25 ABR 2018

Por la cual se falla la investigación administrativa iniciada mediante Resolución No. 54501 del 10 de octubre del 2016 en contra de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga denominada TERMOCARGA SAS, identificada con NIT 830088979 - 4.

LA SUPERINTENDENTE DELEGADA DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confiere 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, artículo 2.2.1.7.1.2 del Decreto 1079 de 2015.

CONSIDERANDO

De conformidad con lo previsto en el artículo 41 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 3 del Decreto 2741 de 2001, se delega en la Superintendencia de Puertos y Transporte "Supertransporte", la función de vigilar, inspeccionar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte.

Acorde con lo preceptuado en el artículo 42 del Decreto 101 de 2000, modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, son sujetos de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte "Supertransporte", las personas jurídicas con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte.

En virtud de lo previsto en el numeral 9 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificado por el artículo 10 del Decreto 2741 de 2001, la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor tiene entre otras, la función de asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas relativas al transporte terrestre de conformidad con la legislación vigente.

De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996 y Artículo 2.2.1.8.2.5. del Decreto 1079 del 2015, establece: *"Cuando se tenga conocimiento de una infracción a las normas de transporte, la Autoridad Competente abrirá investigación..."*

HECHOS

Las Autoridades de Tránsito y Transporte en ejercicio de sus funciones legales, elaboraron y trasladaron a esta Superintendencia, el Informe Único de Infracciones al Transporte No. 227688 de fecha 10 de agosto del 2016, del vehículo de placa TGM674,

que transportaba carga para la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga denominada TERMOCARGA SAS, identificada con NIT 830088979 - 4, por transgredir presuntamente el código de infracción 560, del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003.

ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

Mediante Resolución No. 54501 del 10 de octubre del 2016, la Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor ordenó la apertura de investigación administrativa en contra de la empresa TERMOCARGA SAS., por transgredir presuntamente el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la ley 1450 de 2011, en concordancia con lo normado en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004, modificado por el artículo 1 de la Resolución 1782 de 2009; y lo señalado en el artículo 1º código 560 de la Resolución No. 10800 de 2003; es decir: "*Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente.*"

Dicho acto administrativo fue notificado por AVISO el 28 de octubre de 2016, y la empresa a través de su Representante Legal hizo uso del derecho de defensa que le asiste, toda vez que mediante oficio radicado en esta Entidad bajo el No. 2016-560-097155-2 del 15 de noviembre del 2016 presentó escrito de descargos, a través del cual solicitó y aportó las pruebas relacionadas en el citado escrito.

Posteriormente, mediante Auto No. 71177 del 21 de diciembre del 2017, se ordenó incorporar pruebas y correr traslado para alegar de conclusión, con el fin de esclarecer los hechos que dieron origen a la apertura de la presente investigación administrativa, el cual quedó comunicado el 02 de enero del 2018.

Como consecuencia de lo anterior, la empresa investigada TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4, presentó escrito de alegatos de conclusión mediante radicado No. 2018-560-005157-2 del 16 de enero del 2018.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

Ley 336 de 1996, Estatuto Nacional de Transporte; Decreto 1079 del 2015 por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte; Resoluciones 4100 de 2004, 10800 de 2003 y 1782 de 2009, expedidas por el Ministerio de Transporte; Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARGUMENTOS DE LA DEFENSA

El Representante Legal de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4 mediante escrito radicado bajo N°. 2016-560-097155-2 del 15 de noviembre del 2016, manifiesta lo siguiente:

1. el vehículo fue despachado con un pesos total de 7000

2. Según como se prueba con remesa N. 11343ª y manifiesto de carga, el vehículo fue despachado con un peso de 7000 kilo que sumados al peso del vehículo vacio (7000), suma total de 14000 kilos lo cual no vulneraban el peso máximo permitido por la ley

3. En aplicación al principio de igualdad y de seguridad jurídica se debe dar aplicación al precedente administrativo adoptado por esa entidad entre otras en

la RESOLUCIÓN NO. 14122 DEL 21-10-2013, en la que se exoneró una empresa luego de demostrar que el peso reportado en el manifiesto de carga estuvo dentro del peso permitido en la ley.

4. La carga despachada está dentro de la capacidad del vehículo infraccionados.

5. El vehículo fue despachado con un peso total inferior a 17000 que es el límite permitido.

6. Solicitud de respecto de los derechos de mí representada y los fines del Estado Social de Derecho.

La Supertransporte debe, en aras de proteger los derechos de mi representada y respetar los Fines del Estado Social de Derecho y del Debido Proceso, abstenerse de continuar con la presente investigación administrativa y en consecuencia disponer su archivo definitivo.

7. Imposibilidad legal de reproducir un acto declarado Nulo

8. El IUIT el agente lo fundamentó en el Decreto 3366 de 2003 el cual fue declarado Nulo por el Consejo de estado

9. La ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley válida que la reglamente.

10. No se puede sancionar con fundamento en una norma codificatoria.

11. Violación del principio de legalidad

12. Principio de Tipicidad en el derecho administrativo sancionador. La norma no tipifica el sujeto activo de la conducta.

13. No existe una norma válida que establezca cual es la conducta presuntamente cometida ni los verbos rectores de la misma, ni cuáles serían los sujetos pasivos de la misma, pero esa entidad pretende encuadrar la conducta en una codificación de una norma suspendida (resolución 10800) mas no las posibles conductas, ni los sujetos de la misma, ni el peso autorizado ni el peso en exceso, violando el principio de legalidad.

14. Posibilidad de des calibración temporal de la báscula.

15. Diferencias de peso en cada bascula ubicada en el recorrido del vehículo.

16. Constancia que expedirá la delegada de tránsito o verificación en sus propios archivos.

17. Es necesario que se pruebe la comisión de la conducta endilgada

18. No existe daño a la infraestructura que es lo que persigue el legislador, ya que en las demás básculas de la vía el peso bruto del vehículo no infringió la norma.

19. Resolución 10800 de 2003 no es fuente generadora de obligaciones - solo codifica una norma suspendida

20. Falta de integración del litisconsorte necesario-solicitud de vincular al realmente responsable, de acuerdo a lo establecido en el artículo 9° de la ley 105 de 1993.
Es importante advertir que la conducta por la cual se adelanta la presente investigación administrativa no obstante atribuirse las mismas al transportador autorizado esta podrá o deberá involucrar también por serle imputable, al remitente o generador de la carga, al propietario, conductor o poseedor del vehículo, sin son ellos quien violan o facilitan la violación de la norma, en aplicación a lo dispuesto en el artículo 9° de la ley 105 de 1993.

21. Aplicación art. 46 ley 336 de 1996 - amonestación como sanción

22. Petición subsidiaria de multa mínima de 1 salario mínimo.
MULTA MINIMA SEGÚN EL CONCEPTO DE LA CORTE CONSTITUCXONAI. AI ESTUDIAR LA EXEQUIBILIDAD DEL ARTXCULO 46 DE LA LEY 336 DE 1996 -DESPROPORCION DE LA SANCION ENTRE LA PRESUNTA FALTA COMETIDA Y EL EVENTUAL DAÑO COMETIDO

23. Si el peso bruto del vehículo hubiese estado por encima de la norma le hubieren realizado más de un LU.I.T, es decir, en los demás pesajes se cumplió con la norma y uno supuesto por encima, pese a que no se hizo transbordo.

24. El código 560 no es la norma válida que establezca cual es la conducta presuntamente cometida ni los verbos redores de la misma, ni cuáles serían los sujetos pasivos de la misma, pero esa entidad pretende encuadrar la conducta en una codificación de una norma suspendida (resolución 10800) mas no las posibles conductas, ni los sujetos de la misma, los documentos que amparan la movilización de un vehículo, violando el principio de legalidad.

25. No existe norma que establezca los sujetos activos de la conducta reprochable

26. Resolución 10800 de 2003 no es fuente generadora de obligaciones-solo codifica una norma suspendida

27. Violación al principio de reserva legal

El Representante Legal de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4 mediante escrito radicado bajo N° 2018-560-005157-2, manifiesta lo siguiente:

1. Manifiesta:

"(...) 1. El vehículo fue despachado con un pesos total de 7000

2. Según como se prueba con remesa N. 11343ª y manifiesto de carga, el vehículo fue despachado con un peso de 7000 kilo que sumados al peso del vehículo vacio (7000), suma total de 14000 kilos lo cual no vulneraban el peso máximo permitido por la ley

3. En aplicación al principio de igualdad y de seguridad jurídica se debe dar aplicación al precedente administrativo adoptado por esa entidad entre otras en la RESOLUCIÓN NO. 14122 DEL 21-10-2013, en la que se exoneró una empresa luego de demostrar que el peso reportado en el manifiesto de carga estuvo dentro del peso permitido en la ley.
. (...)"

"(...) 4. La carga despachada está dentro de la capacidad del vehículo infraccionados.

5. El vehículo fue despachado con un peso total inferior a 17000 que es el límite permitido.

"(...) Solicitud de respecto de los derechos de mí representada y los fines del Estado Social de Derecho.

La Supertransporte debe, en aras de proteger los derechos de mi representada y respetar los Fines del Estado Social de Derecho y del Debido Proceso, abstenerse de continuar con la presente investigación administrativa y en consecuencia disponer su archivo definitivo.

7. Imposibilidad legal de reproducir un acto declarado Nulo

8. El IUIT el agente lo fundamentó en el Decreto 3366 de 2003 el cual fue declarado Nulo por el Consejo de estado
(...)"

PRUEBAS

1. Remitidas por la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional e Incorporadas mediante Auto N. 71177 del 21 de diciembre del 2017:

1. Informe Único de Infracción al Transporte – IUIT No. 227688 del 10 de agosto de 2016
2. Tiquete de báscula No. 001072.
3. Certificado de calibración número CAB-01-316-15
4. Copia manifiesto de carga 11343A, lo cual obra en dos (2) folios.
5. Copia remesa terrestre de carga número de autorización 24117477.

2. Aportadas y solicitadas por el de la empresa de Transporte TERMOCARGA SAS, mediante escrito No. 2018-560-005157-2:

- Se aporta copia del manifiesto de carga con el cual se certifica que el vehículo señalado como infractor, fue despachado bajo el peso permitido, según su modalidad.

- se aporta copia de de la remesa con el cual se certifica que el vehículo señalado como infractor, fue despachado bajo el peso permitido

- Solicita se allegue a la presente investigación copia de la resolución N° 14122 del 21-10-2013, en la que se exoneré una empresa luego de demostrar que el peso con el que fue despachado según el manifiesto de carga estuvo dentro del peso permitido en la ley, igualmente se solicita se aporte una relación de todas y cada de las resoluciones expedidas durante los últimos 3 años, en las que se exoneré a la empresa investigada luego de demostrar que despachó el vehículo dentro del peso permitido aportando copia del respectivo manifiesto único de carga.

- Aportamos copia del certificado de existencia y representación de legal.

- Se verifique oficiando al operador de la báscula RIO BOGOTA, para que allegue una relación de los vehículos que resultaron infraccionados el mismo día de los hechos materia de la presente investigación, indicando el peso registrado por cada vehículo y especialmente el tipo de carga transportada.

- Solicita como prueba tendiente a demostrar la descalibración de la báscula donde se impuso el IUU, se oficie al operador de las básculas ubicadas en la RIO BOGOTA con el fin de que certifiquen el peso registrado por el vehículo para el día de los hechos materia de la presente ¡investigación.

- Requiere se oficie al INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS con el fin de que certifiquen cuales básculas se encuentran en la vía BOGOTA D.C. Y CARTAGENA BOLIVAR, que era la ruta que se encontraba realizando el vehículo infraccionados, de acuerdo al manifiesto de carga que se aporta.

- Solicita se oficie al Ministerio de Transporte, para que certifique que si la empresa TERMOCARGA S.A.S -NIT. 8300088979-4, despachó con sobre peso el vehículo en el momento en que fue impuesta la orden de comparendo, de acuerdo a la información que periódicamente se le suministra y que peso aparece registrado en el correspondiente manifiesto de carga.

- Requiere se oficie a los operadores de las básculas ubicas antes y después de la báscula RIO BOGOTA LOS ALPES, para que informen que vehículos resultaron infraccionados el día de los hechos de la presente investigación, indicando el peso registrado por cada vehículo y especialmente el tipo de carga transportada. Lo anterior para poder verificar si todos los vehículos que no hubieran podido hacer transbordo, resultaron o no infraccionados en todas las basculas adyacentes, o si por el contrario el inconveniente se registré solo en una báscula lo cual permitirá inferir que esta se encontraba descalibrada.

- Se tenga en cuenta la constancia que en este punto solicito se expida con destino a la presente investigación la delegada d tránsito, con la que se prueba el hecho de que en las demás basculas pasó con el peso autorizado en el sentido que en los días anteriores y posteriores a la fecha de los hechos no fueron levantados más informes de infracción lo que hace inferir que la báscula estaba descalibrada ante la inexistencia de más LIJ.I.T y la imposibilidad de transbordarse la mercancía transportada.

- Insta se consulte en los archivos de la entidad, los informes remitidos por la POLCA, de los cuales se podrá establecer la inexistencia o no de I.U.I.T del vehículo para el día de los hechos en las básculas mencionadas, con lo cual se demuestra que solo en esa báscula se impuso un comparendo, pese a no haber hecho transbordo.

- Solicita como prueba se expida una certificación o se proceda a realizar una verificación de los LU.I.T impuestos durante los días en que se levanté el informe, con la que se acredita que en las demás básculas no se registraron IIJ.I.T, pese a no haber realizado transbordo, con lo que se demuestra la eventual descalibración de la báscula donde se infraccionó.

- Requiere oficiar a la Superintendencia de Industria y Comercio, con el fin de que certifique si la báscula RIO BOGOTA LOS ALPES, ubicada en el sitio donde se impuso el presente orden de comparendo, se encontraba calibrada para ese día, de acuerdo a las especificaciones técnicas que exige la ley.

Igualmente, para que se determine el record de calibración de los últimos 3 años.

- Se Oficie al operador de la báscula RIO BOGOTA LOS ALPES, con el fin de que certifique cuantos I.U.LT fueron impuestos o cuantos sobrepesos se registraron para el día de los hechos, indicando la placa, el tipo de carga y los pesajes respectivos, con el fin de comparar los pesos registrados por estos vehículos al paso por las básculas ubicadas antes y después de la que se levantó el IUIT. Pidiendo que se tenga especial cuidado en suministrar principalmente los datos de aquellos vehículos que, según el tipo de carga, no pudieron hacer transbordo y debieron continuar su recorrido. Lo anterior con el fin de demostrar si esos vehículos pese a no haber realizado transbordo registraron pesos considerablemente diferentes y si además los vehículos que registraron un peso superior al autorizado al paso por la báscula donde se levantó el lun materia de investigación, registraron o no sobre peso al paso por las básculas adyacentes al sitio mencionado.

- Insta oficiar al operador de la báscula RIO BOGOTA LOS ALPES, ubicada en el sitio donde se impuso la presente orden de comparendo, para que certifique si esta se encontraba calibrada para ese día, de acuerdo a las especificaciones técnicas que exige la ley y si se presentaron quejas con otros vehículos que hayan sido infraccionados en ese sitio.

- Se solicite a la policía de carretera se informe, según cada uno de los I.IJ.I.T impuestos el día de los hechos, cuales fueron transbordados y cuáles no, información que será cotejada con los reportes que generen los operadores de cada báscula y determinar si pese a que tampoco pudieron trasbordar la carga y tuvieron que continuar su recorrido con ella, se presentan o no inconsistencias significativas con cada una de estas.

- Pide oficiar a la Policía de Carreteras, con el fin de que certifique cuantos I.U.I.T fueron impuestos o cuantos sobrepesos se registrarán para el día de los hechos en la báscula donde se impuso la orden de comparendo o IUT materia de la presente investigación, indicando cada placa, el tipo de carga y los pesajes respectivos, con el fin de establecer si al paso por las básculas adyacentes al sitio donde se levantó el IIJIT objeto de la presente investigación, le elaboraron o no IUU pese a que no hubieran podido hacer transbordo teniendo en cuenta que la carga transportada no lo permitía y debieron continuar su recorrido.

- Se revise y se allegue a la presente investigación una relación y/o certificación de los I.U.I.T o IUIT impuestos en la báscula donde se levantó el IIJIT objeto de la presente investigación y se revise en cuales casos el agente de tránsito indicé que no se podía hacer transbordo teniendo en cuenta la carga transportada, según todos los IUIT remitidos por la POLICIA DE CARRETERAS y finalmente verificar si a esos vehículos le fueron elaborados IUIT por transportar mercancías con sobre peso en las demás basculas adyacentes a la ubicada en el sitio donde se levantó el informe materia de investigación.

- Se oficie a los operadores de las básculas ubicadas en la vía donde tuvo lugar los hechos, para que certifiquen el peso registrado al paso por cada una de esas básculas para el día de la fecha del IUIT.

- Solicita oficiar al operador de la báscula donde se levantó el IUIT objeto de la presente investigación, con el fin de que certifique cuantas se quejas se presentaron con ocasión al funcionamiento de la báscula especificando las

fechas de los hechos de las respectivas denuncias e indicando cual es el procedimiento para establecer si se presentaron falencias en las mismas.

- Se realice una prueba técnica con un vehículo de las mismas especificaciones del involucrado en la presente investigación, para determinar la cantidad de combustible que consume por kilómetro para determinar cuánto debiera haber de diferencia entre cada bascula de acuerdo al recorrido que estaba realizando el vehículo para el día de los hechos materia de la presente investigación y de esta manera poder establecer cuál debe ser la diferencia de peso que se presente en las basculas adyacentes a la ubicada en el sitio donde se elaboré el IUIT, en vehículos de las mismas especificaciones técnicas y que de acuerdo a la carga transportada no hubieran podido realizar transbordo. Para efectos de lo anterior la empresa está dispuesta a suministrar tal vehículo.

- Requiere se realice una prueba para determinar cuánto pesa el combustible que según la máxima capacidad, se le puede suministrar a esta clase de vehículo.

- Se solicite a la policía de carretera se informe, según cada uno de los I.U.I.T impuestos el día de los hechos y eh la misma báscula donde se presentó el sobre peso materia de la presente investigación, cuales fueron transbordados y cuáles no, información que será cotejada con los reportes que generen los operadores de cada báscula y determinar si pese a que tampoco pudieron trasbordar la carga y tuvieron que continuar su recorrido con ella, se presentan o no inconsistencias significativas con cada una de estas.

- Insta oficiar al operador de las básculas ubicadas antes y después del sitio donde se elaboró el informe, para que certifiquen el peso arrojado por cada uno de los vehículos que no trasbordaron; al paso por cada una de estas para el día de los hechos materia de la presente investigación, con lo cual se pretende demostrar que fueron varios los vehículos que pasaron bien por las otras básculas y que sin poder hacer transbordo continuaron su recorrido, siendo infraccionados en el mismo sitio donde se levantó el presente IUIT.

- Se llame a rendir testimonio al Conductor del vehículo, quien puede ser ubicado por intermedio de la empresa que represento, para que bajo la gravedad de juramento manifieste a que empresa le estaba transportando y si además del peso despachado por mi representada le transporté mercancías a otro generador de carga.

- Requiere oficiar a los operadores de las báscula ubicadas en la vía RIO DE BOGOTA LOS ALPES, con el fin de que certifique cuantos I.U.I.T fueron impuestos para el día de los hechos en cada báscula o cuantos y cuales tiquetes registraron sobre peso, indicando cada placa, el tipo de carga (para determinar si fue posible el transbordo) y los pesajes respectivos, con el fin de cotejarlos con los que fueron impuestos en la báscula donde se levantó el informe de infracción, con el fin de poderse realizar un estudio completo sobre las diferencias de peso encontradas en todas las básculas y verificar si se presentaron las mismas inconsistencias con otros vehículos.

- Insta oficie a la dependencia competente de esa entidad encargada de conocer las denuncias hechas por COLFECAR ante la Superintendencia de Puertos y Transporte mediante oficios Radicados números 3684 del 19/02/07 y 8148 del 16/04/O7por las irregularidades en las estaciones de pesaje de Vasconia, los Patios, el Corzo, el LA LIZAMA de la vía PUERTO GAITAN

(META)- MONTERREY (CASANARE), dado que siempre están descalabradas estas basculas, con el fin de que certifique los hallazgos encontrados y deficiencias presentadas.

- Pide se llame a rendir testimonio al agente de tránsito por intermedio de la POLCA, quien elaboré el JUIT, con el fin de que manifieste si el vehículo hizo o no transbordo del producto transportado.

ADMISIBILIDAD DE LAS PRUEBAS

Teniendo en cuenta, lo establecido en el artículo 51 del Estatuto Nacional del Transporte, se remite en materia probatoria al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, el cual indica en el Título V, Capitulo IX que el régimen probatorio no expresado en dicho Código, se aplicarán las normas del Código General del Proceso.

A su vez, el mencionado Código indica en el artículo 164 que *"toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso (...),* igualmente indica en el artículo 168 "(...) *que se podrán rechazar las pruebas ilícitas, las notoriamente impertinentes, las conducentes y las manifiestamente superfluas o inútiles (...)"*

Es decir, que las pruebas recaudadas en esta investigación deben ceñirse al asunto material del proceso, las cuales permitan arrojar a este investigador certeza sobre los hechos objeto de análisis.

Cabe recordar, que entre las condiciones para la admisibilidad de las pruebas se encuentran: (i) la pertinencia: en donde la prueba tiene por objeto un hecho que guarda relación directa con el asunto materia del proceso, es decir, que debe existir una relación de causalidad entre la prueba, el hecho y el asunto del proceso. (ii) la eficacia: en donde la prueba tiene un poder demostrar un hecho, es decir, cuando la ley exige un medio de prueba determinado para demostrar el evento invocado. (iii) la utilidad: en donde la prueba resulta necesaria para demostrar el hecho invocado. (iv) la licitud: en donde la prueba es obtenida conforme a la Constitución respetando los derechos fundamentales.

Se trata entonces que frente a las pruebas obrantes en el presente expediente, es decir, el Informe Único de Infracciones al Transporte No. 227688 y Tiquete Bascula No. 1072 que señalan como responsable a la empresa investigada, ésta deberá demostrar la no realización de los supuestos de hecho exigidos por la norma para que se dé como realizada la comisión de la infracción; ello naturalmente exige que para un ejercicio adecuado de su defensa, anexe las pruebas que considere pertinentes, y que en el presente caso, aluden a una situación que ella presuntamente conoce y respecto de la cual, está en posición de aportar los documentos idóneos para desvirtuar los hechos materia de controversia, en virtud del vínculo que tiene la empresa por el hecho de expedir el respectivo manifiesto de carga y los demás instrumentos legales que le brindan las normas del transporte a las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

APRECIACIÓN DE LAS PRUEBAS

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

De acuerdo con la doctrina jurídica procesal, en materia de 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, de las afirmaciones de las partes en el proceso, el sistema de la *sana crítica* o *persuasión racional*, en el cual 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, es el consagrado en el Código General del Proceso, que establece en su artículo 176 lo siguiente:

> *"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."*

Este sistema requiere igualmente una motivación, consistente en la expresión de las razones que el juzgador ha tenido para determinar el valor de las pruebas, con fundamento en las citadas reglas.

Frente a la aplicación del citado artículo, la Corte Constitucional ha expresado:

> *"Las reglas de la sana crítica son, ante todo, las reglas del correcto entendimiento humano. En ellas interfieren las reglas de la lógica, con las reglas de la experiencia del juez. Unas y otras contribuyen de igual manera a que el magistrado pueda analizar la prueba (...) con arreglo a la sana razón y a un conocimiento experimental de las cosas (...)*
>
> *(...) El juez que debe decidir con arreglo a la sana crítica, no es libre de razonar a voluntad, discrecionalmente, arbitrariamente. Esta manera de actuar no sería sana crítica, sino libre convicción. La sana crítica es la unión de la lógica y de la experiencia, sin excesivas abstracciones de orden intelectual, pero también sin olvidar esos preceptos que los filósofos llaman de higiene mental, tendientes a asegurar el más certero y eficaz razonamiento"[1], (...)*
>
> *De lo anterior se concluye que el cargo analizado es infundado, pues las disposiciones impugnadas para nada afectan la autonomía e independencia que la Carta Política le reconoce al juez para valorar las pruebas que se aportan o allegan a un proceso, autonomía que como principio de rango constitucional consagran los artículos 228 y 230 de la C.P. Ese ejercicio de valoración de las pruebas deberá efectuarlo a partir del análisis conjunto de las mismas, exponiendo razonadamente el valor que atribuye a cada una, justificando la ponderación que de ellas hace y descartando sólo aquellas ilegal, indebida o inoportunamente allegadas, pues ello "...implicaría violar el derecho de defensa y el principio de publicidad y la posibilidad de contradicción de los medios probatorios, los cuales son de orden público y por lo tanto de obligatorio cumplimiento"[2] (...)*[3]

En ese orden de ideas, este Despacho apreciará las pruebas en conjunto de acuerdo a las reglas de la sana critica, les dará el valor probatorio correspondiente de acuerdo al hecho o momento que desee ser demostrado y de esta manera poder determinar con

---

[1] Couture, Eduardo J., Fundamentos del Derecho Procesal Civil, Ediciones Depalma, Buenos Aires, 1962.
[2] Corte Suprema de Justicia, sentencia de diciembre 2 de 1975.
[3] Corte Constitucional, sentencia C-622 del 4 de noviembre de 1998, M.P, Fabio Morón Díaz.

certeza la materialidad del hecho o infracción a las normas de transporte basadas en los lineamientos establecidos por la Constitución Política en sus artículos 333 y 334, la ley 336 de 1996, la Resolución 4100 de 2004, la Resolución 10800 de 2003 y el Decreto 1079 de 2015. Así mismo, se estudiara, valorará y determinará cuál de las pruebas obrantes en el expediente, ya sean las que sirvieron como prueba para el inicio de esta investigación o las aportadas y / o solicitadas por el investigado sirven como fundamento factico y jurídico para desvirtuar los cargos formulados mediante la Resolución No. 54501 del 10 de octubre del 2016

En consideración a lo anterior, frente a las pruebas solicitadas este Despacho informa:

1. En relación con la solicitud de pruebas por la empresa investigada en el escrito de alegatos de conclusión, ésta Delegada logra establecer que son las mismas que solicito anteriormente en el escrito de descargos, las cuales fueron debidamente valoradas en el Auto 71177del 21 de diciembre del 2017, la cuales fueron rechazadas por no cumplir con los criterios de conducencia, pertinencia y utilidad, situación fáctica que genera un desgaste procesal inocuo a la administración, ya que TERMOCARGA no agrega juicios o elementos de valor que permitan establecer la utilidad de las mismas, motivo por el cual no nos pronunciaremos sobre las mismas nuevamente, y se abstendrá a lo valorado en el citado acto administrativo.

2. Frente a la remesa terrestre, documentos aportados por la investigada a la presente investigación administrativa, con el fin de probar que no es la responsable del sobrepeso con el que transitaba el vehículo infractor de placas TGM674.

   Para lo cual procede éste Despacho en primera medida aclarar que no solo basta con allegar oportunamente las pruebas que se pretenden hacer valer dentro de la presente investigación, sino que las mismas deben ser acordes con el asunto objeto del mismo, debiendo cumplir con ciertos requisitos de conducencia, pertenencia y eficacia, frente a lo dicho el Consejo de Estado[2] lo ha establecido de la siguiente manera:

   "De lo anterior se concluye que todas las pruebas a que se ha hecho mención son inconducentes pues no tienen objeto idóneo y a este particular se relieva (sic) que es principio general admitido por los doctrinantes **que aun cuando el medio de prueba esté determinado y admitido por la ley, no basta para que el juez tenga, sin más, que admitirlo; es necesario que se convenza de la pertinencia y eficacia de la prueba misma, o sea de su idoneidad**. Planiol y Ripert expresan a este particular: "El derecho de probar sólo existe a condición de que la prueba sea útil, es decir, de la pertinencia de los hechos que vayan a probarse... Aquellos hechos cuya prueba es admisible, han de ser pertinentes, esto es, de tal naturaleza, que influyan de modo más o menos decisivo en la solución del litigio en que se aleguen.

   Si bien es cierto, el caso que nos ocupa es por el presunto sobrepeso del vehículo de placas TGM674, el cual se encontraba transitando bajo la responsabilidad de la empresa investigada, teniendo en cuenta que al pactar transportar una mercancía de un lugar a otro por un valor correspondiente

genera un contrato de transporte[4], el cual conlleva a una serie de responsabilidades durante la operación.

Así mismo, para el caso en estudio las pruebas aportada, no genera certeza absoluta que la investigada tuvo una diligencia, cuidado y custodio sobre todo el recorrido de la operación del transporte de la mercancía, motivo por el cual no desvirtúa el cargo imputado, además de ser incompleta, inconducente e inútil

3. Es importante señalar que si bien es cierto el investigado a presentado el manifiesto de carga y como fallador se ha evaluado el mismo, esto no exonera las demás obligaciones que le atañen al transportador debidamente habilitado y sobre quien recae una obligación de ejecución continuada, mientras se esté transportando una mercancía se requiere una coordinación de planes que ayuden a superar las novedades que se puedan presentar durante el desarrollo de la actividad y que permitan la disminución del riesgo durante la movilización, así mismo debe realizar estudios de seguridad a los vehículos y conductores que va a contratar, a no exceder los límites permitidos en pesos y dimensiones, Debe prestar el servicio con vehículos idóneos para la modalidad solicitada, de su propiedad o contratados con terceros razón por la cual el solo documento llamado manifiesto de carga solo se puede apreciar una de las obligaciones que debe estimar en todo momento el fallador, con el fin de que la empresa habilitada tenga un protocolo de buenas costumbres y que finamente se exterioricen con la disminución de informes de infracciones.

> *"principios de inmediación judicial y contradicción de la prueba, (ii) se aplicará el principio de concentración, en virtud del cual las pruebas serán evaluadas en su integridad y de manera global durante una etapa procesal de corta duración que otorgue al juez, y al jurado según el caso, una visión de conjunto y le permita fundamentar sus decisiones en la totalidad de las pruebas existentes, y (iii) se adoptarán, con igual publicidad, las decisiones definitivas a las que haya lugar respecto de la responsabilidad"*

Por lo anteriormente dicho es importante que el investigado allegue el material probatorio conducente, y pertinente que demuestre que en todo el trayecto de la actividad se dio cumplimiento a los deberes contraídos como transportador y vigilante de la mercancía o producto que está transportando

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

Siendo competente este Despacho procede a pronunciarse de fondo respecto de la actuación administrativa adelantada con ocasión del Informe Único de Infracciones de Transporte No. 227688 del 10 de agosto del 2016

Hecha la anterior precisión, se continuará con el estudio de fondo del asunto, siguiendo el procedimiento establecido en la Ley 336 de 1996, en concordancia con las

---

[4] Código de Comercio, Articulo 981 indica: El transporte es un contrato por medio del cual una de las partes se obliga para con la otra, a cambio de un precio, a conducir de un lugar a otro, por determinado medio y en el plazo fijado, personas o cosas y entregar éstas al destinatario. El contrato de transporte se perfecciona por el solo acuerdo de las partes y se prueba conforme a las reglas legales.

normas contenidas en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, mediante Resolución No. 54501 del 10 de octubre del 2016, se inició investigación administrativa y se formularon cargos contra la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4, por incurrir presuntamente en la conducta descrita el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, modificado por el Art. 96 de la Ley 1450 de 2011, en concordancia con lo normado en el artículo 8, de la Resolución 4100 de 2004, modificado por el artículo 1°, de la Resolución 1782 de 2009; y lo señalado en el código de infracción 560 del artículo primero de la Resolución 10800 de 2003.

Decisión, de la cual una vez puesta en conocimiento de la investigada ésta en el término concedido en virtud de la ley, por intermedio de su Representante Legal, presentó los respectivos descargos y alegatos de conclusión con los que pretende desvirtuar los cargos formulados.

PROCEDIMIENTO APLICABLE

Para el caso en concreto existe una regulación especial sobre la materia, lo que desplaza la aplicación del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, por ende, ésta Delegada adelantará el respectivo procedimiento según como lo establece el artículo 50 de la Ley 336 de 1996, el cual reza lo siguiente:

> *"Artículo 50: Sin perjuicio de lo dispuesto por normas especiales sobre la materia, cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad competente abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, la cual deberá contener:*
>
> *a) Relación de las pruebas aportadas o allegadas que demuestren la existencia de los hechos;*
> *b) Los fundamentos jurídicos que sustenten la apertura y el desarrollo de la investigación, y*
> *c) Traslado por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, al presunto infractor para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con a las reglas de la sana crítica."*

Igualmente, el Decreto 1079 del 2015, específicamente en el Artículo 2.2.1.8.2.5, establece el procedimiento para la imposición de sanciones por parte de ésta Superintendencia:

> "Artículo 2.2.1.8.2.5. *Procedimiento para imponer sanciones. De conformidad con lo previsto en el Título I Capítulo IX de la Ley 336 de 1996, el procedimiento para la imposición de las sanciones de multa y de suspensión o cancelación de la habilitación o del permiso de operación, es el siguiente:*
>
> *Cuando se tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la Autoridad Competente abrirá investigación en forma inmediata mediante Resolución motivada contra la cual no procede recurso alguno, y deberá contener: (...)*
>
> *3. Traslado por un término de diez (10) días al presunto infractor, para que por escrito responda a los cargos formulados y solicite las pruebas que*

considere pertinentes, las que se apreciarán de conformidad con las reglas de la sana crítica."

De lo anterior, queda claro entonces que el procedimiento aplicable al presente caso es el contemplado en la Ley 336 de 1996 y el Decreto 1079 del 2015, el cual ha sido respetado por ésta Delegada, teniendo en cuenta que el investigado fue debidamente notificado y presentó los respectivos descargos en el tiempo establecido. Así las cosas, procede este Despacho a pronunciarse de fondo en la presente investigación, con base en el artículo 51 del Estatuto Nacional de Transporte, con base en los argumentos invocados por el investigado y las pruebas obrantes en el expediente.

Finalmente, ésta Delegada procedió a realizar la respectiva verificación del Sistema de Registro Documental, evidenciando que la empresa investigada no presentó escrito ni solicitando ni allegando pruebas.

Frente al primer descargo la investigada se basa en decir que despacho el vehículo con el peso autorizado teniendo como sustento principal el manifiesto de carga, documento del cual se puede establecer presuntamente que el vehículo infractor se despachó con los pesos permitidos, esta Delgada considera útil establecer que lo mismo no genera causal de exoneración de responsabilidad, ya que la citada prueba tan solo me prueba el despacho o el inicio de la operación.

Lo anterior teniendo en cuenta que la operación completa del transporte de la mercancía esta bajo la responsabilidad de la investigada, es decir de quien expidió el manifiesto único de carga que ampara la misma, no es únicamente el despacho, lo cual queda probado con las pruebas allegadas al presente proceso, pero, la empresa solo prueba una parte dentro del recorrido del transporte de carga, teniendo bajo su responsabilidad la debida diligencia empresarial que garantice el desarrollo de su actividad económica, y su responsabilidad in vigilando, motivo por el cual ésta delegada procede a establecer la responsabilidad de la investigada durante la operación del transporte de carga. Así las cosas, el Manifiesto de carga No. 11343A, la orden de cargue y la Remesa No.24117477 no logran desvirtuar la conducta endilgada pues únicamente prueban el inicio de la operación del vehículo.

Ahora bien, respecto a lo manifestado en cuanto a la incongruencia que indica la empresa respecto a las demás básculas del recorrido, se debe indicar que la infracción se dio al momento en que el vehículo fue pesado en la estación de pesaje LA LIBERTAD, por tanto. Así las cosas, el argumento del memorialista no está llamado a prosperar.

La Constitución Política establece en el artículo 333 que la actividad económica y la iniciativa privada son libres, sin embargo, las mismas deben desarrollar su actividad bajo los límites establecidos en la Ley, en este contexto la Corte Constitucional ha indicado:

(...) la libre competencia no puede erigirse en derecho absoluto ni en barrera infranqueable para la actividad de intervención del Estado. Esta se debe dar, por mandato de la ley, en la explotación de los recursos naturales, en el uso del suelo, en la producción, distribución, utilización y consumo de bienes, todo lo cual implica indudables limitaciones, correctivos y controles para la iniciativa particular. Se trata, al fin y al cabo, de realizar fines esenciales del Estado como los de promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución (Preámbulo y artículo 2° C.P.), en

ejercicio de un papel dinámico y activo inherente a su función básica de dirección general de la economía (artículo 334 C.P.) (...)[5]

De tal manera que dichas limitaciones se encuentran establecidas en la Ley 105 de 1993 la cual establece en el literal e) del artículo 2° y el numeral 2° del artículo 3°, que la seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte, y que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Igualmente el Estatuto Nacional de Transporte[6] indica que el transporte gozará de especial protección estatal y será sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, conforme a los Derechos y Obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

En este sentido, la Corte Constitucional, ha señalado:

(...) la norma otorga al legislador la facultad para fijar el régimen jurídico de los servicios públicos, autorizando su prestación directa o indirecta, por parte de comunidades organizadas o por particulares, pero reservando al Estado su regulación, control y vigilancia.

La operación del transporte público en Colombia es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como "... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector [aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre], en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica

Pero además, la ley 336 de 1996, "por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte", en armonía con la ley 105 de 1993, le otorga "El carácter de servicio público esencial..." y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos. El mismo ordenamiento destaca en su artículo 2° que la seguridad en el servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, "constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte", lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2°, 11, 24, 365 y 366, que le imponen al Estado el deber de proteger la vida e integridad de todas las personas residentes en Colombia (...)

La ley 105 de 1993, establece en su artículo 3, que, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Igualmente señala que el transporte

[5] Corte Constitucional, Sentencia C-398 de 1995 del 7 de septiembre de 1995. M.P. José Gregorio Hernández Galindo
[6] Ley 336 de 1996.

de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento.

La ley 336 de 1996, establece que por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes.

El capítulo tercero de la mencionada ley, establece los parámetros para la creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, en el que indica que la prestación del servicio público de transporte se prestará por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas. Igualmente indica que para prestar dicho servicio las empresas interesadas deberán solicitar y obtener habilitación para operar. Como habilitación se entiende la autorización expedida per la autoridad competente en cada modo de transporte.

Por su parte la Ley 105 de 1993 establece que el transporte es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, como bien lo establece artículo 3, numeral 6:

> *Artículo 3º.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:*
>
> *6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:*
>
> *Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.*
>
> *Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.*

Como lo describe la normativa anteriormente citada, para adquirir la empresa la habilitación debe cumplir con los requisitos allí mencionados, de los cuales es importante resaltar la capacidad técnica y operativa, ya que dicha capacidad es inherente a la actividad comercial del transporte de carga en el desarrollo de su objeto social y para la cual fue habilitada, la cual respalda todo el proceso operacional diario que se ejecuta bajo el nombre de las sociedades encaminadas al transporte de carga. Por lo tanto, la habilitación que el Estado otorga a las Empresas, obliga a la empresa de servicio público habilitada a asumir un rol que cumpla con las expectativas propias del mismo, surgiendo para ella el deber jurídico de realizar un comportamiento adecuado a ese rol, es por eso, que si la infracción es cometida en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, la responsabilidad se le atribuye a la empresa habilitada.

En ese mismo sentido, el Consejo de Estado indicó sobre la responsabilidad de las empresas en la prestación del servicio público de transporte en la sentencia del 21 de septiembre de 2001[7]

> *(…) en torno a las obligaciones de las empresas de transporte y su relación con los propietarios y conductores de los vehículos a ellas afiliados, haya precisado, y ahora se reitera, que "…los propietarios como los conductores, son para efectos del transporte, agentes de la empresa". "….La relación entre la empresa y los automotores vinculados a ella no es meramente nominal, sino material o real, en la medida en que los vehículos son el medio a través del cual ella desarrolla su objeto social…."; y "….quienes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores…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. De otra parte, destaca la Sala que la actividad in vigilando no es exclusiva del derecho civil y tiene cabida siempre que se trate del ejercicio de la facultad de VIGILANCIA, que, como en este caso, se le atribuyó a la empresa de transporte (…)*

Con base en lo anteriormente expuesto, este Despacho concluye: La sociedad al estar debidamente habilitada por el Ministerio de Transporte: (i) es responsable de los contratos que se deriven de la prestación del servicio, entre ellos, la relaciones económicas que se pacten con las empresas o particulares al establecer los límites señalados por la Resolución 4100 de 2004, frente a los límites de peso y carga, en este mismo sentido, lo debe hacer con los conductores, propietarios o poseedores de los vehículos (ii) es responsable de ejercer un control diario sobre los despachos y operaciones que se realicen en torno al desarrollo de su objeto social, en virtud de su capacidad técnica, financiera y operacional que demostró al solicitar la habilitación (iii) es responsable de las situaciones de hecho que generen efectos jurídicos negativos por transgredir la normatividad vigente que regula el transporte (Ley 336 de 1996, Resolución 4100 de 2004, Decreto 1079 de 2015) durante la operación del mismo, entiéndase esta, como aquella que inicia desde la suscripción del contrato de transporte hasta la entrega de la carga al destinatario, es decir, que su responsabilidad es permanente y no solo se deriva de la expedición del Manifiesto Único de Carga y el despacho de la carga, ya que su inspección debe ser continua en todo el trayecto de la mercancía, y por lo tanto, debe garantizar que no se alteraren las condiciones inicialmente pactadas y se dé cabal cumplimiento al contrato de transporte.

DEL PRECEDENTE

Respecto a los argumentos en los que se menciona que debe darse aplicación al principio de igualdad y seguridad jurídica y por tanto se debe dar aplicación al precedente administrativo adoptado por esa entidad en otras investigaciones en la que se exonero a la empresa, con relación a este argumento, este Despacho se permite analizar las resoluciones que cita el memorialista.

Frente a la Resolución No. 14122 del 21-10-2013 del 10 de mayo de 2016 y la Resolución No. 19030 del 18-09-2015, téngase en cuenta lo manifestado anteriormente respecto a que el manifiesto de carga únicamente permite probar el inicio de la operación por lo que la empresa solo prueba una parte dentro del recorrido del transporte de carga, teniendo bajo su responsabilidad la debida diligencia empresarial

[7] Consejo de Estado. Expediente 251872 25000-23-24-000-1999-0545-016792, del 21 de septiembre de 2001. Consejero Ponente. Manuel Santiago Urueta Ayola

que garantice el desarrollo de su actividad económica, y su responsabilidad in vigilando.

Este Despacho no considera que dicho medio probatorio sea conducente, toda vez que a pesar de que en las resoluciones se exonera a distintas empresas, las circunstancias de tiempo, modo y lugar que rodearon cada caso son ajenas al caso en concreto, en el cual el policía logró establecer de manera contundente la infracción que se cometía por el vehículo de placa TGM674. Por tanto, la situación fáctica y jurídica de las resoluciones citadas por el representante, no guardan estricta relación ni similitud con el caso en concreto. Por tanto, no podría darse una aplicación a la presente actuación en la medida en que las circunstancias que revisten cada uno de los casos son diferentes.

Ahora, es de recordarle a la investigada que los Actos Administrativos emanados por esta entidad con anterioridad, no son de fuerza vinculante respecto de los que futuramente se emitan.

Conforme a lo anteriormente expuesto los argumentos de la investigada no están llamados a prosperar.

DE LA NULIDAD DEL DECRETO 3366 DE 2003

En atención a lo argumentado por el memorialista en relación con el decreto 3366 de 2003 se deben aclarar varios aspectos. Es pertinente aclararle al memorialista que mediante la Sentencia radicado No.11001-03-24-000-2008-00107-00 del diecinueve (19) de mayo de dos mil dieciséis (2016) la Sección Primera del Consejo de Estado, Consejero Ponente el Dr. GUILLERMO VARGAS AYALA, declaró la nulidad 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 del 21 de noviembre de 2003, al considerar:

> *"(...) el principio constitucional consagrado en el artículo 6 de la Constitución Política que indica que los particulares sólo son responsables ante las autoridades por infringir la Constitución Política y las leyes, el principio de legalidad consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política que dispone que el debido proceso se debe aplicar a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas, que toda persona se presume inocente y que el Gobierno Nacional ejerce la potestad reglamentaria para la debida ejecución de las leyes, pero que no puede excederla, encuentra la Sala que las conductas por las cuales se sanciona a los propietarios, poseedores, tenedores y los conductores relacionadas en las disposiciones acusadas por el actor, esto es 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, no están soportadas o tipificadas en la ley.(...)"*

Lo que implicaría que la inaplicación del Decreto aludido se circunscribe únicamente a 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, pues la normatividad restante aun se encuentra VIGENTE, de aplicación inmediata incluyendo el artículo 54 que goza de sus efectos.

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 del 21 de noviembre de 2003, que 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 o con amonestación según sea el caso.

Respecto a la Resolución 10800 de 2003, el Despacho reitera que el proceso de nulidad 2008-00098 surtido ante el Consejo de Estado, citado por la acusada, si bien declaró la nulidad de gran parte del articulado sancionatorio establecido en el Decreto 3366 de 2003, dicha circunstancia, en nada afecta la vigencia de la Resolución 10800 de 2003, ya que el auto que admitió la demanda y declaró la suspensión de algunas normas del referido Decreto, no suspendió los efectos jurídicos de la Resolución 10800/03, entre otras cosas, porque la misma no estatuye sanciones sino que simplemente es un desarrollo normativo del art. 54 del pluricitado Decreto 3366/03 (artículo que no fue declarado nulo) y que compila y codifica las infracciones al transporte. En ese orden de ideas, la enjuiciada no debe confundir ni tampoco puede hacer extensivos los efectos jurídicos del Decreto a la Resolución por vía de simple interpretación.

Por lo anteriores motivos no es posible acceder a los argumentos del representante de la vigilada respecto al tema en cuestión

DEL PRINCIPIO DEL IN DUBIO PRO ADMINISTRADO

Este Despacho procede a entrar a valorar los argumentos de la parte aquí investigada en la cual solicita aplicación del mismo.

La presunción de Inocencia se desenvuelve cuando existe una absoluta falta de pruebas o cuando las practicadas no se han efectuado con las debidas garantías.

Ahora bien el principio del In Dubio Pro Administrado, se presenta cuando en la práctica de la pruebas no se ha desvirtuado la presunción de inocencia, a lo cual se concluye que si el ente investigador y sancionador no tiene duda alguna sobre el carácter incriminatorios de las pruebas este principio se excluye.

Por parte atendiendo al tema que aquí nos compete la Corte Constitucional en sentencia C-782/05 se pronunció de la siguiente forma;

> *"(...) Es decir, a éste le asiste en todo momento la presunción de inocencia y el derecho de defensa, consecuencia de lo cual se impone el in dubio pro reo, que lleva a que mientras exista una duda razonable sobre la autoría del delito y la responsabilidad del sindicado, éste acorazado con la presunción de inocencia debe ser absuelto."*

Por lo anterior se define que en caso de duda se debe absolverse al investigado, por cuanto no aparece dentro del proceso prueba de cargo suficiente que permita establecer con convicción que realmente se haya consumado la conducta reprochable por cual se le investiga y existiendo duda sobre la culpabilidad de ellos, resulta de aplicación de este principio legal.

Sin embargo, es preciso indicar que el Despacho evidencia que los datos consignados en el IUIT por la autoridad en vía manifiestan con certeza la conducta presuntamente reprochable contraria a las normas que regulan la prestación del servicio automotor carga, tal es así que en la casilla 7 se demarco el código 560 de la Resolución 10800 de 2003 esto es: "*Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente*" a su vez la misma se confirma con las descripciones de los

hechos relatados en la casilla 16 del mismo IUIT a saber; *"sobrepeso de 70 kg ... empresa transportadora termocarga nit 830088977-4 (...)"*

Así las cosas y atendiendo que la empresa no aportó prueba alguna que controvirtiera los hechos materia de la presente investigación, ni tampoco demostró destruyo lo contrario a los cargos formulados, este Despacho encuentra certeza en las pruebas que reposan en el expediente las cuales conllevaron a tener convicción de la comisión de la conducta, motivo por el cual no es posible acceder a las pretensiones de la empresa investigada en cuanto a la aplicación del principio de In Dubio Pro Administrado.

TIPICIDAD DE LA CONDUCTA

Respecto al argumento argüido por el solicitante sobre el principio de tipicidad, la Corte Constitucional se pronunció de la siguiente forma:

> *"Uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las infracciones no sólo deben estar descritas de manera completa, clara e inequívoca en ley previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada. Dicho principio, junto con la reserva de ley, está consagrado en nuestra Constitución como parte integrante del principio de legalidad. No obstante, no se desconoce el principio de tipicidad cuando el legislador incorpora al sistema jurídico preceptos que no señalan expresamente al sujeto activo de la falta o de la infracción, si de la configuración de la norma se infiere con claridad quién es el destinatario de la misma, dado que en la estructuración del precepto se admite la referencia a sujetos activos de manera tácita, genérica o indeterminada[8]".*

Cabe destacar que el principio de tipicidad, en el Derecho Administrativo se encuentra íntimamente ligado con el Derecho Penal, pues es un desarrollo que concierne a este campo del derecho, como lo ha descrito la Corte Constitucional:

> *"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[9]".*

Ahora bien, es de tener en cuenta que las infracciones deben estar definidas en forma clara, precisa e inequívoca, y para el caso que aquí nos compete es claro que la normatividad se encuentra tipificada, como bien lo expresan el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 con el código de infracción 560 del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003, esto es, *"Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente".*

De otra parte, la Corte Constitucional en su Sentencia C-996 del 2000 menciona que:

---

[8] Corte Constitucional Sentencia C – 099 de 2003
[9] Sobre el particular pueden consultarse entre otras las siguientes sentencias: C-211 de 2000, M.P. Carlos Gaviria Díaz. C-564 de 2000, M.P Alfredo Beltrán Sierra. C-1161 de 2000 M.P Alejandro Martínez Caballero. C-386 de 1996, M.P Alejandro Martínez Caballero

> *"(...) Esta Corte ha precisado además (Ver sentencia C-559 de 1999, MP Alejandro Martínez Caballero, Fundamentos 15 y ss) que, el principio de legalidad en sentido lato o reserva legal, esto es, que la ley debe definir previamente los hechos punibles, no es suficiente, y debe ser complementado por un principio de legalidad en sentido estricto, también denominado como el principio de tipicidad o taxatividad, según el cual, las conductas punibles y las penas deben ser no sólo previa sino taxativa e inequívocamente definidas por la ley, de suerte, que la labor del juez penal se limite a verificar si una conducta concreta se adecua a la descripción abstracta realizada por la ley. Sólo de esa manera el principio de legalidad cumple verdaderamente su función garantista y democrática, pues sólo así protege la libertad de las personas y asegura la igualdad ante el poder punitivo estatal. En efecto, únicamente si las descripciones penales son taxativas, pueden las personas conocer con exactitud cuáles son los comportamientos prohibidos, y la labor de los jueces, en el proceso de adecuación típica, se limita a determinar si, conforme a los hechos probados en el proceso, el acusado cometió o no el hecho punible que se le imputa (...)".*

Así las cosas este Despacho considera que en la presente actuación, en ningún momento se viola el principio de tipicidad, toda vez que en los mismos se plasman la normatividad congruente con la infracción y la aplicable al caso del Transporte Público Terrestre Automotor de Carga.

Es de acotar que esta Delegada actuó en observancia del principio de tipicidad toda vez que cumplió con los siguientes elementos: (i) la conducta sancionable esta descrita de manera específica y precisa, como lo es el código de infracción 560 del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003 (ii) se concluyó que existe una correlación entre la conducta y la sanción, toda vez que se comprobó que para el momento de los hechos el conductor transitaba con sobrepeso sin que mediara permiso o autorización para ello.

En este orden de ideas se pudo determinar los aspectos que contiene una norma sancionatoria, como lo manifiesta el solicitante, toda vez que:

- La conducta es: Permitir, facilitar, estimular, propiciar, autorizar, o exigir el transporte de mercancías con peso superior al autorizado, sin portar el permiso correspondiente (código 560 Resolución 108800 de 2003), en este caso: el sobrepeso registrado en el tiquete de báscula 1072.

- El sujeto activo es: el conductor del vehículo que en actúa en representación de la persona jurídica TERMOCARGA SAS, identificada con NIT 830088979 - 4.

- La sanción es: la descrita en el literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la ley 1450 de 2011 en concordancia con lo normado en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, modificada por el artículo 1 de la Resolución 1782 de 2009 del Ministerio de Transporte.

- La norma reglamentaria del presente caso es: Estatuto Nacional de Transporte, Decreto 1079 de 2015 y Resolución 10800 de 2003.

Así las cosas, el argumento esbozado por el memorialista no está llamado a prosperar.

PRINCIPIO DE LEGALIDAD

Ahora bien en una de las razones expresada por la investigada sostiene que se ha presentado una violación al principio de legalidad constitucional, el despacho procederá a hacer una aclaración sobre el mismo y a determinar lo siguiente:

> *"(...) El principio de legalidad, entendido como la sujeción al orden jurídico que irremediablemente recoge la totalidad de las normas, principios y valores que inspiran un sistema jurídico, pues la relación entre la administración pública y los administrados debe ser clara, por tratarse de normas reguladoras de la vida social.*
>
> ...
>
> *Entonces, la legalidad es la que le atribuye con normalidad potestades a la administración y su actuación es el ejercicio de tales potestades, ejercicio que creará, modificará, extinguirá o protegerá relaciones jurídicas concretas.*
>
> ...
>
> *Es así como si bien se buscaba un orden justo a través del respeto hacia la ley y la verificación de las actuaciones legislativas y ejecutivas por parte del juez, se requería un cambio de un Estado formal a uno material, adecuado a la realidad social, por lo cual el Estado buscó un mayor equilibrio entre las diferentes esferas de la sociedad, cuyo soporte fueran las libertades públicas, sin olvidar ni desconocer el principio de legalidad y el consiguiente control judicial de todas las actividades públicas, basado en la discrecionalidad, la integridad patrimonial y la responsabilidad de los funcionarios públicos.*
>
> ...
>
> *El reconocimiento de la supremacía de la Constitución implica que en caso de incompatibilidad entre la Constitución y la ley, u otra norma jurídica, es decir, de un acto administrativo normativo, se apliquen las disposiciones constitucionales. Por lo tanto, la Constitución ha dispuesto de mecanismos –la acción de inconstitucionalidad y la acción de nulidad– para asegurar dicha supremacía (artículos 4 y 40 n.6), e igualmente ha deferido a la ley la creación de las acciones para que las personas puedan proteger la "integridad del orden jurídico" (artículo 89)[10]. (...) "*

Teniendo en cuenta lo anterior y al referirnos al caso en concreto no vemos reflejado en ningún momento la violación al presente principio constitucional, en el entendido que la presente actuación administrativa está debidamente motivada y reglada por normas preexistentes a la presente como bien se ha mencionado en el considerando de la presente, normas que facultan a la Superintendencia de Puertos y Transporte a llevar a cabo investigaciones sobre sus vinculados y además si es el caso, realizar las respectivas sanciones.

Para aclarar lo expresado anteriormente, queremos recordarle al representante legal de la investigada los presupuestos básicos de carga de la prueba, presunción de

[10] AMAZO Diana, Es paradójico el principio de la autonomía de la voluntad frente al principio de legalidad en los contratos estatales, Universidad del Rosario, Colombia., 2007

autenticidad del Informe Único de Infracciones de Transporte, entre otros, producto de la presente actuación administrativa.

FRENTE A LA BÁSCULA

En lo que respecta a lo manifestado por el memorialista, donde expone dudas frente a la información arrojada por la básculas de pesajes, esta delegada se acoge a lo dispuesto en la Circular Externa No. 00000021 del 22 de enero de 2016 de ésta Superintendencia, sobre la publicidad de los Certificados de Calibración de Básculas Camioneras de los años 2012 en adelante:

> *"En virtud del principio constitucional de publicidad consagrado en el artículo 209 de la Constitución Política y en el artículo 3 de la ley 1437 de 2011, que rige la función administrativa y en aras de garantizar que los usuarios de las vías, en especial las personas y empresas dedicadas al transporte de carga puedan corroborar la calibración de las básculas en las que se realiza el control del peso máximo permitido, a continuación se realizan algunas presiones conceptuales y se dictan directrices sobre el control del pesaje y sobre la obligación de reportar información:*
>
> *1. Precisiones:*
> *De conformidad con lo previsto en el artículo 11 de la Resolución 4100 de 2004, emitida por el Ministerio de Transporte 'Por la cual se adoptan los límites de pesos y dimensiones en los vehículos de transporte terrestre automotor de carga por carretera, para su operación normal en la red vial a nivel nacional', las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular, exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en básculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación, de acuerdo con el Sistema Nacional de Normalización, Certificación y Metrología.*
>
> *(...)*
>
> *La Superintendencia de Puertos y Transporte dispondrá de los certificados de calibración periódica de las básculas camioneras de servicio público que se encuentran ubicadas en la infraestructura carretera y portuaria del país y la publicará en la página WEB de la entidad, a cual pueden tener acceso todos los interesados.*
>
> *De presentarse alguna inconformidad con la información publicada, procederán las acciones correspondientes ante la Entidad respectiva, que para el caso de las básculas camioneras es el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia (ONAC), tal como lo estableció la Superintendencia de Industria y Comercio, en lo pertinente al Sistema de Calibración o Método de Calibración utilizado.*
>
> *Los certificados de calibración se podrán consultar en el siguiente link, que será habilitado a partir de la publicación de la presente Circular: http:f/www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/363-cert-basculas.".*

Así las cosas, frente a las solicitudes planteadas por parte de la investigada, correspondiente a la dudas pertinentes a la información arrojada por la básculas de pesajes, esta delegada no accede a los argumentos planteados por el memorialista, teniendo en cuenta que de acuerdo al artículo 167 del Código General del Proceso, la

empresa investigada, es quien tiene el deber de contraprobar a través de medios idóneos la presunción establecida en el Informe Único de Infracción al Transporte que dio origen a la investigación. Además la información que requiere se encuentra publicada en la página de la presente entidad http://www.supertransporte.gov.co/index.php/la-entidad/363-cert-basculas, donde se encuentran las basculas que están calibradas en el territorio nacional, desde el año 2012 en adelante, según lo dispuesto en la Circular Externa No. 00000021 del 22 de enero de 2016 de ésta Superintendencia.

Finalmente, a este postulado ésta delegada se acoge a lo dispuesto por el artículo 11 de la resolución 4100 de 2004 que indica: *"las disposiciones sobre pesos por eje y peso bruto vehicular exclusivamente serán controladas mediante el pesaje de los vehículos en basculas diseñadas y construidas para tal fin, las cuales deberán tener la respectiva certificación del centro de metrología de la Superintendencia de Industria y Comercio, SIC, de acuerdo con el Sistema nacional de Normalización, Certificación y metrología"*. Por lo anterior, si se tenía algún reclamo sobre el funcionamiento de la báscula, la investigada debió elevar la respectiva queja directamente ante la autoridad competente, es decir, ante la Superintendencia de Industria y Comercio.

Así las cosas, ésta Delegada no accede a los planteamientos del memorialista.

FRENTE A LA EXISTENCIA DE DAÑO EN LA INFRAESTRUCTURA

En relación a la lo manifestado por el memorialista referente a la inexistencia de daño a la infraestructura, ésta Delegada hace especial llamado de atención a la empresa TERMOCARGA SAS por cuanto la conducta que se está investigando es el sobrepeso del vehículo de placas TGM674, y no el perjuicio causado al Estado, es de importante precisión aclararle al memorialista que el transporte terrestre de carga es una actividad peligrosa y por ello debe estar bajo la supervisión, vigilancia y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, pues con estas funciones se prevé evitar un daño colectivo a la sociedad en general, y minimizar los riesgos de esta actividad transportadora, como lo estableció la ley 336 de 1996 dentro de sus principios como lo es la seguridad que constituye una prioridad esencial en la actividad del sector y sistema de transporte. Por ello no es procedente esperar a que exista un daño al Estado y a la comunidad en general para imponer una sanción pues sería una irresponsabilidad de la administración esperar a que existan daños o accidentes para abrir una investigación. Por lo anterior no es procedente el argumento esbozado por la investigada.

VERBO RECTOR

En relación al argumento donde indica el representante legal que la administración inicia una investigación administrativa, sin embargo, esta no define de manera clara cuál es el verbo claro que transgredió lo establecido en la Resolución 10800 de 2003.

Frente a este argumento, la parte investigada realiza una interpretación literal de cada verbo expresado tanto en el código 560 del artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003, y del artículo 46 literal d) de la ley 336 de 1996, aduciendo que no se ha especificado de manera clara por cual conducta se está investigando, y que así las cosas la sociedad investigada no ha incurrido en ninguno de dichos verbos, sin embargo, es importante señalar que conforme a la interpretación sistemática, el legislador al momento de reglamentar el transporte y en especial la ley 336 de 1996, determino que por el territorio nacional no podrían transitar vehículos con peso superior al permitido conforme a las características de cada vehículo, entonces frente a la ley 336 y la Resolución 10800 se debe interpretar de acuerdo al sentido general de dichas normas como un todo, es decir, como un conjunto de normas o preceptos que forman parte de

todo el ordenamiento jurídico, por lo tanto se debe recurrir a la intención o espíritu del legislador en el que se pretende salvaguardar el interés general sobre el particular entendiendo de esta manera que la seguridad es un aspecto importante para el desarrollo de tal principio, y por ello no se debe transportar carga excediendo los límites permitidos, sin importar cual verbo cometió la sociedad investigada, teniendo en cuenta que el fin de la norma es no llevar peso mayor al establecido según la configuración del vehículo.

Por lo tanto frente a la interpretación literal que hace la empresa investigada de cada verbo, este Despacho le recuerda que es un imperativo no transportar carga mayor de la permitida porque fue el legislador quien lo determino, así que no hay razón para que esta pretenda con este argumento que no se le endilgue responsabilidad alguna.

Finalmente, ésta Delegada advierte que la empresa en mención para la fecha de los hechos, "permitió" el transporte de la mercancía con sobrepeso, como quiera que el manifiesto de carga, me permite establecer que la investigada despacho el vehículo infracto, lo que genera un deber de vigilancia sobre la operación, incluyendo el peso con el que transportaba en la las nacionales, y al incumplir en dicho deber configuro la infracción aquí investigada, tal cual lo estableció esta Delegada anteriormente, por lo tanto no logra desvirtuar los cargos imputados.

FRENTE AL LITIS CONSORCIO NECESARIO

El litisconsorcio es un concepto referido a la pluralidad de sujetos participantes en el proceso jurisdiccional integrando una o varias partes procesales, por activa y/o por pasiva.

Al respecto, teniendo en cuenta que el memorialista alega dicha figura tomando como fundamento el artículo 9 de la ley 105 de 1993, éste Despacho se permite precisar lo siguiente:

DE LA INAPLICABILIDAD DEL ARTÍCULO 9 DE LA LEY 105 DE 1993 (sujetos sanción)

El régimen sancionatorio de las empresas es diverso al de los propietarios, poseedores o tenedores y, generadores, por lo tanto, la investigación que se inicie contra la empresa transportadora será por una vulneración del régimen de transporte en que eventualmente incurre ésta en su rol en la actividad transportista, la que ocasionalmente le puede generar una responsabilidad propia e individual, por consiguiente, los propietarios de los vehículos no están legitimados en la causa para interponer recursos, solicitudes y en general para interponer acciones procesales en el marco de los procesos que se lleven a cabo contra las empresas de transporte.

Bajo esas circunstancias, debe recordar la investigada que esta investigación se inició en su contra, en su calidad de empresa transportista que amparaba el vehículo el día de los hechos. En relación a las investigaciones iniciadas contra las empresas de transporte, en sentencia del Consejo de Estado[11], se afirmó que:

> *"(...) El carácter de servicio público especial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga al transporte público, implica la prelación del interés general sobre el particular, esencialmente en cuanto la garantía de la*

[11] Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, MP. Dra. Martha Sofía Sáenz Tobón, Exp. 11001032400020040018601, Septiembre 24 de 2009.

prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que se dispongan para cada modo de transporte. Sin embargo, teniendo en cuenta el principio constitucional que indica que los particulares solo son responsables dente las autoridades por infringir la Constitución Política y las leyes,
(…)
Encuentra la Sala que las conductas por las cuales se sanciona a los propietarios, poseedores, tenedores y los conductores relacionadas en las disposiciones acusadas por el actor, esto es en los artículos 15, 16, 21 y 22, no están soportadas o tipificadas en la ley.(…)

Si bien la ley ha señalado los sujetos que en materia de transporte público son sancionables y las sanciones que se pueden imponer, no ha tipificado o descrito la conducta que es sancionable respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor colectivo de pasajeros y mixto del radio de acción metropolitano, distrital o municipal, ni de pasajeros en vehículo taxi (…)".

Bajo estas circunstancias, si nos atenemos a la jurisprudencia sentada por el Consejo de Estado respecto al tema que aquí nos compete, no podríamos iniciar investigación administrativa o vincular a las ya iniciadas 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 respecto de estos sujetos, se hace extensiva a propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de todas las modalidades de transporte, porque la Ley 336 de 1996 no tipificó las conductas que son sancionables respecto de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos.

Así las cosas, es responsabilidad de la empresa ejercer control y vigilancia sobre los conductores y vehículos que designe para el cumplimiento de la prestación del servicio. Por lo que no es recibido el argumento del memorialista.

RESERVA LEGAL

Ahora bien, en relación a la violación del principio de reserva legal aducida, esta Delegada se permite aclarar que la reserva de ley se refiere a la categoría que se exige en una norma para que comprenda la situación jurídica y su limitación para el ejercicio de los derechos propios del procedimiento administrativo sancionatorio.

Esta reserva absoluta de Ley, pretende que determinadas materias estén comprendidas exclusivamente por la ley o lo que es lo mismo que ésta sea el único instrumento idóneo para regular su funcionamiento, por lo que las consecuencias legales que se derivan de una conducta tipificada por el procedimiento administrativo sancionatorio debe ser conforme al carácter general de los mandatos del derecho administrativo orientado a regular en general situaciones que exigen el cubrimiento por el trámite que se debe surtir en la investigación en curso y la graduación de la conducta, que para el caso en concreto se determina bajo los lineamientos de la Ley 336 de 1996 y la Resolución 10800 de 2003.

Por lo anteriormente expuesto y en cuanto al argumento presentado por la empresa investigada donde aduce que se está vulnerando el principio de reserva legal, por cuanto se está sancionando con base en el código 518, el cual no se encuentra establecido en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, este Despacho aclara que dicho artículo establece la graduación de las sanciones, de acuerdo a la conducta infringida, por ello en el presente caso la Resolución de apertura en su fundamento normativo expuso el literal d) y e), toda vez dentro del mismo se configura la sanción a imponer,

al estar prestando un servicio sin llevar el respectivo extracto de contrato, teniendo en cuenta lo indispensable y obligatorio del mismo.

AMONESTACIÓN

En cuanto al argumento que se refiere a la amonestación escrita como procedimiento aplicable para la conducta que se le endilga, es necesario ilustrarle a la empresa que la Ley 336 de 1996 que regula las disposiciones de transporte, define la amonestación de la siguiente forma:

> *"(...) Artículo 45.-La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta (...)".*

Concurrentemente en el capítulo de sanciones que dispuso el Decreto 1079 de 2015 de forma taxativa las causales por las cuales se tramitará la amonestación escrita, el artículo *2.2.1.8.1.9.1.* Vigente y aplicable para la fecha de los hechos:

> *"(...) artículo 2.2.1.8.1.9.1. Infracciones sancionadas con amonestación escrita. Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga, que no informen a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal.*

En los demás casos se aplicará sanción producto de las conductas infractoras a las normas de transporte, que se encuentran tipificadas mediante codificación en la Resolución 10800 de 2003, por la cual se reglamenta el formato para el Informe Único de Infracciones de transporte, de que trata el artículo 2.2.1.8.3.3. del Decreto 1079 de 2015, por tanto, las conductas descritas son objeto de sanción, en este caso específico el *permitir el transporte de mercancias con el pesos superior al autorizado,* lo que evidentemente está violando la acción ejecutada por el conductor del vehículo de placas vinculado a la empresa aquí sancionada pues no atendió a los preceptos legales y reglamentarios sobre la materia.

DEBIDO PROCESO

A la luz del Artículo 29 de la Constitución Política, el Derecho al debido proceso debe ser aplicado en todos los procesos judiciales y administrativos, es cierto que estamos en virtud de un derecho fundamental, tratándose entonces de las garantías mínimas *previas* que deben cobijar la expedición y la ejecución de cualquier acto y procedimiento administrativo, haciendo efectivo el derecho a la contradicción y defensa; en cuanto se refiere a las garantías *posteriores* se trata de la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, agotando los recursos que proceden en contra de la presente Resolución, tales como el de reposición y en subsidio el de apelación.

El artículo 50 de la Ley 336 de 1996 plena relación con este derecho fundamental, el cual se puede afirmar que se encuentra las siguientes etapas:

1. En primera medida cuando la Superintendencia de Puertos y transporte tenga conocimiento de la comisión de una infracción a las normas de transporte, la autoridad abrirá investigación en forma inmediata mediante resolución motivada contra la cual no cabrá recurso alguno, deberá aportar las pruebas que demuestren la existencia de los hechos y los sustentos jurídicos.

2. Utilizando los medios de notificación, se dará traslado a la Empresa Investigada por un término no inferior a diez (10) días ni superior a treinta (30) días, para que formule descargos y aporte las pruebas que sean conducentes, pertinentes y útiles.

3. De conformidad a la Sana critica que posee el Despacho, se procede hacer la valoración de cada una de las pruebas para determinar el punto de la Responsabilidad Administrativa.

Con base en 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 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 presunto infractor para que formule descargos y presente las pruebas que sustenten su posición.

- Legalidad de la Prueba: En virtud de los artículos 244 y 257 del Código General del Proceso, por medio de los cuales se establece la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba.

- 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; artículo 50 de la Ley 336 de 1996, Decreto 1079 de 2015, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada.

- Doble Instancia. Considerando que contra la resolución proceden los recursos de reposición y en subsidio de apelación ante este Despacho.

Todo lo anterior se adapta a los lineamientos planteados en la Jurisprudencia Constitucional, como lo son las Sentencias SU-917 de 2010 y C-034 de 2014.

Teniendo en consideración que el memorialista refiere una violación al debido proceso considerando que en el auto no se efectuó pronunciamiento alguno referente a las pruebas solicitadas en los descargos, a saber: Tiquete de báscula, Orden de cargue, Remesa y remisión, ésta Delegada se permite precisar que las mismas fueron incorporadas al proceso dándoseles el valor probatorio que corresponde, tal y como quedó consignado en el artículo primero del Auto No. 71177 del 21 de diciembre del 2017. En virtud de lo anterior, dichas pruebas fueron analizadas en el curso del presente fallo.

Por tanto, éste Despacho se pronuncia conforme a Derecho, respetando los principios fundamentales del Derecho al Debido Proceso y el Derecho a la Defensa. Por tanto, los argumentos de la representante no están llamados a prosperar.

NATURALEZA DEL INFORME ÙNICO DE INFRACCIÒN AL TRANSPORTE

Respecto de este tema es preciso aducir que, en la Resolución 10800 de 2003, por la cual se reglamenta el formato para el Informe de Infracciones de Transporte de que trata el artículo 2.2.1.8.3.3., de decreto 1079 de 2015.

> *"(...) Artículo 2.2.1.8.3.3. Informe de infracciones de transporte. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente (...)".*

Ahora bien, es de tener en cuenta que el Informe Único de Infracciones del Transporte (IUIT) es un documento público regulado por la Ley 1564 del 2012 (Actual Código General del Proceso) a saber:

> *ARTÍCULO 243. DISTINTAS CLASES DE DOCUMENTOS. (...)*
>
> *Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.*
>
> *Artículo 244. Documento auténtico. 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.*
>
> *(...)*
>
> *Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones.*
>
> *Artículo 257. Alcance probatorio. Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza.*

La presunción de autenticidad hace referencia a la certeza existente sobre la persona que ha elaborado el documento, lo cual encuentra sustento en el artículo 83 de la Constitución Política que indica: *"Las actuaciones de los particulares y autoridades públicas deberá ceñirse a los postulados de buena fe, la cual se presumirá en todas las gestiones que ellos adelanten ante estas"*

En estos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto relevante, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad, por lo tanto, es claro que del mismo se desprende datos tales como señala el IUIT: la empresa transportadora que expide el manifiesto de carga, el número de tiquete de bascula de pesaje del vehículo y sobrepeso, principalmente, circunstancias en contra de la empresa investigada y que de acuerdo con el artículo el artículo 167 del Código General del Proceso, el cual señala que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. Este precepto permite la movilidad de la carga a que en circunstancias concretas en las cuales se pueda

esclarecer cada hecho, es decir, a quien esté en condiciones más favorables para hacerlo.

Teniendo en cuenta como se señaló anteriormente, el Informe Único de Infracción al Transporte y el tiquete de báscula son las pruebas idóneas y conducentes para abrir investigación administrativa en contra de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS.

DE LA CONDUCTA POR LA CUAL SE ABRIO LA INVESTIGACIÒN ADMINISTRATIVA

Conforme a los datos arrojados en el tiquete de báscula No. 1072, se indica que el vehículo de placas TGM674, el día 10 de agosto del 2016 al ser un vehículo designación C2 registró un peso de 17500 Kg.

Mediante Resolución No. 54501 del 10 de octubre del 2016, se decidió abrir investigación administrativa, teniendo en cuenta, que el vehículo anteriormente citado, superó los límites de peso establecidos de acuerdo con su configuración.

Así las cosas, se hace importante para esta Delegada analizar los fundamentos por los cuales el sobrepeso de los vehículos constituye una conducta sancionable.

Para este caso, corresponde a la modalidad de transporte público de carga por carretera, el cual encuentra los límites de pesos y dimensiones de los vehículos, en la Resolución 4100 de 2004, la cual reglamentó la tipología de estos para su operación normal en la red vial en todo el territorio nacional.

Conforme a dicha tipología, se tiene entonces que la tipología del vehículo corresponde a un tracto-camión con semirremolque C2 y que tiene como peso máximo y tolerancia positiva de medición los siguientes limites, de acuerdo a la Resolución 4100 de 2004, modificada por la Resolución 1782 de 2009:

Artículo 8º. Peso bruto vehicular. Modificado por la Resolución del Min. Transporte 1782 de 2009. El peso bruto vehicular para los vehículos de transporte de carga a nivel nacional debe ser el establecido en la siguiente tabla

VEHÍCULOS	MÁXIMO kg	TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICIÓN kg
C2	17000	425

Es claro entonces, que de acuerdo a la categoría del vehículo establecida en la mencionada Resolución existen unos máximos de peso, que deben ser respetados y cumplidos por las empresas de servicio de transporte terrestre de carga. A su vez, existe una casilla llamada tolerancia positiva de medición Kg., que para el caso es designación C2 es de 425 Kg., siendo este el margen que la autoridad ofrece para factores externos diferentes a la carga máxima, algunos de estos agentes externos son: las aguas lluvias, el barro, peso de conductor, peso de su acompañante, tanquear el vehículo en toda su capacidad, cambios climáticos, entre muchos más.

El gremio transportador ha utilizado erróneamente este margen para aumentar su capacidad de tonelaje, es decir, cargar al tope permitido desatendiendo las vicisitudes que pueden presentarse en el curso del trayecto y que redundan en la infracción a la normatividad sobre pesaje permitido.

Adicionalmente, la Resolución 2888 de 2005 en su artículo 3, se definió el concepto de tolerancia positiva de medición así:

> *"Artículo 3°. Para la aplicación de lo establecido en el artículo 8° de la Resolución 4100 de 2004 se considera tolerancia positiva de medición, el número de kilogramos que puede exceder del peso bruto vehicular autorizado durante el pesaje del vehículo, a fin de tener en cuenta las diferencias ocasionadas por el peso del conductor, el peso del combustible, el exceso de peso producido por efecto de la humedad absorbida por las mercancías, la calibración y la operación de las básculas de control y cualquier otro aditamento o situación que pueda variar la medición del peso bruto vehicular."*

Se tiene entonces, que la teleología del concepto de la tolerancia positiva no puede servir como un nuevo margen de carga sobre el peso bruto vehicular legalmente permitido; no debe derivarse la errónea conclusión de que la resolución 4100 de 2004 modificada por las resoluciones 2888 de 2005 y 1782 de 2009 impone un mero límite en el que ahora parecen consentirse pesos anteriormente no permitidos. Los actores de la cadena de transporte tienen la obligación de cumplir con las normas que imponen los límites de peso, no utilizando el margen de tolerancia positiva como un monto permisivo de cargas, per se, no autorizadas. La tolerancia positiva es en definitiva, un margen que se excluye del peso bruto total autorizado.

Queda claro entonces, que el margen de tolerancia no hace parte de ninguna manera del peso máximo con el cual pueden salir cargados los vehículos desde el origen, ya que éste está previsto para contingencias de orden instrumental, externo o circunstancial que conspiran en el transporte de carga y que eventualmente pueden presentarse "durante" el transporte de las mercancías.

En conclusión se puede afirmar que el vehículo de placas TGM674, ha superado el límite establecido tanto del peso bruto vehicular y el margen de tolerancia, teniendo un peso registrado de 17500 Kg, es decir, un sobrepeso de 75 Kgs, de acuerdo a los datos técnicos arrojados por la estación de pesaje, conforme a la configuración de dicho vehículo.

CONCLUSIÒN

Bajo estas circunstancias, al tener el Informe Único de Infracciones de Transporte pleno valor probatorio (por las razones que ya se explicó anteriormente) y al no haber sido desvirtuados los referidos hechos por encontrarse probada la violación del margen de tolerancia, y además del análisis fáctico y jurídico desplegado en la presente providencia, se desprende una conclusión ineludible a luz de las reglas de la sana crítica y la lógica, que va más allá de toda duda razonable, y es que la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS es responsable por la infracción al literal d) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011; en concordancia con el artículo 1° código 560 de la Resolución No. 10800 de 2003.

De todo lo expuesto y en orden a la valoración de los medios probatorios obrantes en el expediente, se concluye que la empresa investigada es responsable de los cargos imputados por la vulneración a las normas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en la medida que el hecho investigado encuentra pleno sustento en los documentales obrantes en el plenario, a saber, el Informe Único de Infracción de Transporte N° 227688 del 10 de agosto del 2016 y el Tiquete de Báscula No 1072 del mismo día el cual es anexo se aprecia que el vehículo de placas TGM674 al momento de pasar por la báscula registro un peso de 17500 kg, transportando carga con un sobrepeso de 75 Kg, dado que el peso bruto vehicular máximo para un camión C2 es de 17000 Kilogramos y una tolerancia positiva de medición de 425 Kg,

conforme a lo establecido en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004, modificado por el artículo 1°, de la Resolución 1782.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004, modificada por la Resolución 1782 de 2009, establece un peso bruto vehicular y un margen de tolerancia para los camiones con designación C2, y al no haber presentado prueba, el resultado de la investigada será desfavorable, con relación al Informe Único de Infracción al Transporte IUIT y el tiquete de báscula los cuales despejan más allá de toda duda razonable el sobrepeso del citado vehículo y atendiendo que el Agente de Tránsito y Transporte describió de manera clara que la empresa generadora del Manifiesto de Carga es TERMOCARGA SAS, esta Delegada procede a sancionar a la investigada, basada en los artículos 164 y 176 del Código General del Proceso y el artículo 50 del Estatuto Nacional de Transporte.

SANCIÒN

Ahora bien, una vez señalado los argumentos del investigado en los que se demuestra que si existió un sobrepeso el día 10 de agosto del 2016, y que el investigado no pudo desvirtuar dicha presunción, esta Delegada explica el régimen de sanciones existente en la ley 336 de 1996.

CAPÍTULO NOVENO
Sanciones y procedimientos

"Artículo 46. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2.000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (...)

d) Modificado por el artículo 96, de la ley 1450 de 2011: En los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizados, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso o carga, (...)

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;(...)"

Por ello, al investigado se le aclara que ha pasado los límites establecidos así que se analizará la pertinente sanción.

DE LA POTESTAD SANCIONATORIA

(...) "La Corte ha resaltado que la potestad sancionatoria de la administración es un medio necesario para alcanzar los objetivos que ella se ha trazado en el ejercicio de sus funciones. En efecto la fracción de poder estatal radica en cabeza de la administración, se manifiesta a través de una gama de competencias o potestades específicas que le permiten a aquella cumplir con las finalidades propias, (...) se ha expresado, en forma reiterada, que i) la potestad sancionatoria como potestad propia de la

administración es necesaria para el adecuado cumplimiento de sus funciones y la realización de sus fines[12]*, (…)*

Como también es preponderante y la doctrina lo ha resaltado, es la importancia del principio de proporcionalidad en el ejercicio de cada una de las actuaciones administrativas, destacando dos aspectos primordiales: el primero, establecerlo como principio de acción, y, el segundo, al determinar la existencia de un control de proporcionalidad.

(…) En este horizonte, se itera que el principio de proporcionalidad cumple dos funciones: i) en primer lugar, sirve de criterio de acción, esto es, como sustento de las actuaciones de los distintos órganos del Estado, el cual se realiza con su observancia y aplicación a cada caso concreto. ii) En segundo lugar, es un criterio de control, pues debe adoptarlo el juez para efectos de evaluar la proporcionalidad de la respectiva actuación administrativa.

(…) De otra parte, la discrecionalidad es también un criterio que se debe tener en cuenta para la graduación de las sanciones, en el caso que nos ocupa por el transporte de carga con peso superior al autorizado, dado que la norma da al fallador esta facultad para elegir entre un mínimo y un máximo rangos para imponer la sanción, el artículo 44 de la ley 1437 de 2011, establece que"…En la medida en que el contenido de una decisión de carácter general o particular sea discrecional, debe ser adecuada a los fines de la norma que la autoriza y proporcional a los hechos que le sirven de causa…"

Teniendo en cuenta los criterios anteriormente expuestos, en los casos de transporte de carga con peso superior al autorizado, se deberá aplicar la sanción de multa prevista en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la ley 336 de 1996, con base en la siguiente tabla:

VEHÍCULOS	DESIGNACIÓN	MÁXIMO KG	PBV, TOLERANCIA POSITIVA DE MEDICIÓN Kg	MAYOR A LA TOLERANCIA POSITIVA HASTA EL 10 % (5 SMLV)	MAYOR AL 10% HASTA EL 30% (20 SMLV)	MAYOR DEL 30% (50 SMLV)
CAMION	C2	17000	425	17426-18700	18701-22100	≥ 22101

En el caso concreto el valor de la sanción es el equivalente a CINCO (5) Salarios Mínimos Legales Mensuales Vigentes, para la época de la comisión de la conducta, de acuerdo con la información expresada anteriormente:

Peso total vehículo (bascula)	Criterio para graduar la sanción	Total de sobrepeso	Total SMLMV
17500Kg	5 SMLV hasta el 10% mayor a la tolerancia positiva, 17426-18700	75Kg	CINCO (5)

[12] Sentencia C-597 de 6 de noviembre de 1996. M.P, Alejandro Martinez Caballero

Así las cosas, al analizar las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte es un servicio público esencial y por tanto goza de especial protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son: En primer lugar, la seguridad consagrada en los artículos 2 y 3 de las leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y, en segundo término, la salvaguarda de derechos tan trascendentes como la misma vida de las personas usuarias de él y que a menudo se pone en inminente peligro o resulta definitivamente afectados los seres humanos.

Con este criterio la labor de la Superintendencia de Puertos y Transporte de dar cumplimiento a las normas que regulan el sector, está orientada hacia el respeto de los principios constitucionales, que en el desarrollo de su función sancionatoria se concretan en la medida en que provee de mecanismos que den garantía de protección a los principios de proporcionalidad y razonabilidad que el ordenamiento le exige , propiciando que en el ejercicio de las funciones se concreten los fines perseguidos por el sistema.

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.

Con base en lo anterior, y del análisis documental que reposa en el expediente se concluye que el 10 de agosto del 2016 se impuso al vehículo de placas TGM674 el Informe único de Infracción de Transporte No. 227688 en el que se registra que el vehículo iba con un sobrepeso y teniendo en cuenta que el IUIT es un documento público que goza de presunción de autenticidad, el cual constituye plena prueba de la conducta investigada y se encuentra debidamente soportado y en consideración a que no se allegaron por parte del administrado prueba alguna la cual se desvirtué tal hecho, este Despacho procede a sancionar a la empresa investigada

En mérito de lo expuesto, este Delegada,

RESUELVE

ARTICULO PRIMERO: Declarar responsable a la empresa TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4 por contravenir el literal d), del artículo 46 de la ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la ley 1450 de 2011 en concordancia con lo normado en el artículo 8 de la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte, modificada por el artículo 1 de la Resolución 1782 de 2009 del Ministerio de Transporte, por incurrir en la conducta en el artículo 1, código 560 de la Resolución 10800 de 2003, proferida por el Ministerio de Transporte, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de esta decisión.

ARTÍCULO SEGUNDO: Sancionar con multa de CINCO (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes para la época de la comisión de los hechos, es decir, para el año 2016, equivalente a TRES MILLONES CUATROCIENTOS CUARENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS SETENTA Y CINCO PESOS M/CTE ($3.447.275,00), a la empresa de transporte público terrestre automotor de carga TERMOCARGA SAS identificada con NIT 830088979 - 4

PARÁGRAFO PRIMERO: 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 los Contencioso

Administrativo, comunicarse a las líneas telefónicas (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000 915 615, 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 223-03504-9

PARÁGRAFO SEGUNDO: Efectuado el plazo de la multa, la empresa TERMOCARGA SAS, identificada con NIT No. 830088979 - 4 deberá a llegar a esta Delegada vía Fax, correo certificado o a través de cualquier otro medio idóneo; copia legible del recibo de consignación indicando expresamente el número de resolución de fallo y el Informe Único de Infracciones de Transporte No. 227688 del 10 de agosto del 2016 que origino la sanción.

PARÁGRAFO TERCERO: Vencido el plazo de acreditación del pago sin que éste se haya demostrado, se procederá a su cobro persuasivo y / o coactivo por parte del grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Puertos y Transporte, teniendo en cuenta que la presente Resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo a lo consagrado en el artículo 99 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO TERCERO: Notificar el contenido de la presente resolución por conducto de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes al Representante Legal y /o apoderado o a quien haga sus veces de la empresa TERMOCARGA SAS, identificada con NIT 830088979 - 4 en su domicilio principal en la ciudad de BOGOTA, D.C. / BOGOTA en la Calle 16 H #112-24 Oficina 401 o en su defecto, por aviso, de conformidad con 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 por aviso, según el caso.

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente Resolución proceden los recursos de reposición y en subsidio apelación ante la Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor, de los cuales podrá hacer uso por escrito en la diligencia de notificación personal o dentro de los diez (10) días siguientes a ella, o a la notificación por aviso, según el caso.

Dada en Bogotá, a los 18835 25 ABR 2018

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE,

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

Proyectó: Laura Gutiérrez - Abogada Grupo Investigaciones IUIT
Revisó: Paola Alejandra Gualtero Esquivel - Abogada Contratista Grupo Investigaciones IUIT
Aprobó: Carlos Andrés Álvarez Muñeton – Coordinador Grupo Investigaciones IUIT

****
ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON UN CODIGO DE VERIFICACIÓN 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 FÁCIL, 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 : TERMOCARGA SAS
N.I.T. : 830088979-4
DOMICILIO : BOGOTA D.C.

CERTIFICA:

MATRICULA NO: 01105860 DEL 3 DE JULIO DE 2001
CERTIFICA:

RENOVACION DE LA MATRICULA :31 DE MARZO DE 2018
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2018
ACTIVO TOTAL : 1,159,314,744
TAMAÑO EMPRESA : PEQUEÑA

CERTIFICA:

DIRECCION DE NOTIFICACION JUDICIAL : Calle 16 H #112-24 Oficina 401
MUNICIPIO : BOGOTA D.C.
EMAIL DE NOTIFICACION JUDICIAL : termocarga@hotmail.com
DIRECCION COMERCIAL : Calle 16 H #112-24 Oficina 401
MUNICIPIO : BOGOTA D.C.
EMAIL COMERCIAL : termocarga@hotmail.com

CERTIFICA:

CONSTITUCION: QUE POR ESCRITURA PUBLICA NO. 0000959 DE NOTARIA 50 DE BOGOTA D.C. DEL 27 DE JUNIO DE 2001, INSCRITA EL 3 DE JULIO DE 2001 BAJO EL NUMERO 00784102 DEL LIBRO IX, SE CONSTITUYO LA SOCIEDAD COMERCIAL DENOMINADA TERMO CARGA LTDA.

CERTIFICA:

QUE POR ACTA NO. 24 DE JUNTA DE SOCIOS DEL 28 DE JUNIO DE 2011, INSCRITA EL 5 DE ENERO DE 2012 BAJO EL NÚMERO 01597040 DEL LIBRO IX, LA SOCIEDAD CAMBIO SU NOMBRE DE: TERMO CARGA LTDA POR EL DE: TERMOCARGA SAS.

CERTIFICA:

QUE POR ACTA NO. 24 DE LA JUNTA DE SOCIOS, DEL 28 DE JUNIO DE 2011, INSCRITA EL 05 DE ENERO DE 2012 BAJO EL NÚMERO 01597040 DEL LIBRO IX, LA SOCIEDAD DE LA REFERENCIA SE TRANSFORMO DE SOCIEDAD LIMITADA A SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA BAJO EL NOMBRE DE: TERMOCARGA SAS.

CERTIFICA:

REFORMAS:

DOCUMENTO NO.	FECHA	ORIGEN	FECHA	NO.INSC.
0003674	2003/09/15	NOTARIA 53	2003/09/23	00898924
0000206	2006/05/11	NOTARIA UNICA	2006/08/18	01073525
24	2011/06/28	JUNTA DE SOCIOS	2012/01/05	01597040
38	2017/07/10	ASAMBLEA DE ACCIONIST	2017/08/17	02251956

CERTIFICA:

VIGENCIA: QUE EL TERMINO DE DURACION DE LA SOCIEDAD ES INDEFINIDO

CERTIFICA:

El presente documento cumple lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019/12. Para uso exclusivo de las entidades del Estado

OBJETO SOCIAL: PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE DE CARGA EN TODOS LOS NIVELES, POR CARRETERAS, POR AVIÓN O BARCO Y EN FIN TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE EXISTENTES Y QUE LLEGAREN A EXISTIR. EN DESARROLLO DE SU OBJETO SOCIAL LA SOCIEDAD PODRÁ: A. ADQUIRIR, ENAJENAR, GRAVAR, ADMINISTRAR, TOMAR Y DAR EN ARRENDAMIENTO TODA CLASE DE BIENES. B. INTERVENIR ANTE TERCEROS, ANTE LOS MISMOS SOCIOS, COMO ACREEDORES O COMO DEUDORES EN TODA CLASE DE OPERACIONES DE CRÉDITO, RECIBIENDO LAS GARANTÍAS DEL CASO CUANDO HAYA LUGAR A ELLAS. C. CELEBRAR CON ESTABLECIMIENTOS DE CRÉDITO O COMPAÑÍAS ASEGURADORAS TODAS LAS OPERACIONES DE CRÉDITO Y SEGUROS QUE SE RELACIONEN CON LOS NEGOCIOS Y BIENES SOCIALES. D. EXPORTAR E IMPORTAR, TRANSPORTAR TODA CLASE DE MERCANCÍAS Y MATERIAS PRIMAS QUE SE RELACIONEN CON SU OBJETO SOCIAL. E. GIRAR, ACEPTAR, ENDOSAR, COBRAR, PIGNORAR, CEDER Y NEGOCIAR EN GENERAL, TÍTULOS VALORES Y CUALESQUIERA OTRA CLASE DE TÍTULOS. F. FORMAR PARTE DE OTRAS SOCIEDADES QUE SE PROPONGAN ACTIVIDADES SEMEJANTES, COMPLEMENTARIAS O ACCESORIAS DE LA EMPRESA SOCIAL O QUE SEA DE CONVENIENCIA GENERAL PARA TODOS LOS ASOCIADOS O ABSORBER TALES EMPRESAS. G. TRANSIGIR, DESISTIR Y APELAR A DECISIONES DE ÁRBITROS DE LAS CUESTIONES EN QUE TENGA INTERÉS FRENTE A TERCEROS O A LOS ASOCIADOS MISMOS O A SUS ADMINISTRADORES O TRABAJADORES. H. TRANSFORMARSE EN OTRO TIPO LEGAL DE SOCIEDAD O FUSIONARSE CON OTRA U OTRAS SOCIEDADES. I. OBTENER DERECHOS DE PROPIEDAD SOBRE MARCAS, DIBUJOS, INSIGNIAS, PATENTES Y CONSEGUIR LOS REGISTROS LEGALES PARA DICHAS MARCAS, PATENTES Y PRIVILEGIOS, ACEPTARLOS Y CEDERLOS A CUALQUIER TITULO. J. CELEBRAR Y EJECUTAR EN GENERAL, TODOS LOS ACTOS O CONTRATOS PREPARATORIOS, COMPLEMENTARIOS O ACCESORIOS DE RODOS LOS ANTERIORES Y LOS QUE SE RELACIONEN CON LA EXISTENCIA Y FUNCIONAMIENTO DE LA SOCIEDAD Y LOS DEMÁS QUE SEAN CONDUCENTES AL LOGRO DE LOS FINES SOCIALES. LA SOCIEDAD PODRÁ LLEVAR A CABO, EN GENERAL, TODAS LAS OPERACIONES, DE CUALQUIER NATURALEZA QUE ELLAS FUEREN, RELACIONADAS CON EL OBJETO MENCIONADO, ASÍ COMO CUALESQUIERA ACTIVIDADES SIMILARES, CONEXAS O COMPLEMENTARIAS O QUE PERMITAN FACILITAR O DESARROLLAR EL COMERCIO O LA INDUSTRIA DE LA SOCIEDAD.

CERTIFICA:

ACTIVIDAD PRINCIPAL:
4923 (TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA)

CERTIFICA:

CAPITAL:

** CAPITAL AUTORIZADO **

VALOR : $292,000,000.00
NO. DE ACCIONES : 40.00
VALOR NOMINAL : $7,300,000.00

** CAPITAL SUSCRITO **

VALOR : $292,000,000.00
NO. DE ACCIONES : 40.00
VALOR NOMINAL : $7,300,000.00

** CAPITAL PAGADO **

VALOR : $292,000,000.00
NO. DE ACCIONES : 40.00
VALOR NOMINAL : $7,300,000.00

CERTIFICA:

REPRESENTACION LEGAL: LA REPRESENTACIÓN LEGAL DE LA SOCIEDAD POR ACCIONES SIMPLIFICADA ESTARÁ A CARGO DE UNA PERSONA NATURAL O JURÍDICA, ACCIONISTA O NO, QUIEN TENDRÁ SUPLENTES DESIGNADO PARA UN TÉRMINO INDEFINIDO POR LA ASAMBLEA GENERAL DE ACCIONISTAS.

CERTIFICA:

** NOMBRAMIENTOS **

QUE POR ACTA NO. 24 DE JUNTA DE SOCIOS DEL 28 DE JUNIO DE 2011,

El presente documento cumple lo dispuesto en el artículo 15 del Decreto Ley 019/12. Para uso exclusivo de las entidades del Estado

Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia

Libertad y Orden

TODOS POR UN NUEVO PAÍS

Al contestar, favor citar en el asunto este No. de Registro 20185500440701

20185500440701

Bogotá, 25/04/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
TERMOCARGA S.A.S.
CALLE 16 H No 112 - 24 OFICINA 401
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 18835 de 25/04/2018 por la(s) cual(es) se FALLA 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: KAROL LOPEZ / MARIA DEL PILAR ORTIZ / / RAISSA RICAURTE
C:\Users\elizabethbulla\Desktop\CITAT 18819.odt

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 sociedad

Ciudad:BOGOTA D.C.

Departamento:BOGOTA D.C.

Código Postal:111311395

Envío:RN948265678CO

DESTINATARIO

Nombre/ Razón Social:
MOCARGA S.A.S.

Dirección:CALLE 16 H No 112 - 24
401

BOGOTA D.C.

Departamento: BOGOTA D.C.

Código Postal:110921185

Fecha Admisión:
01:40

Porte Lic de carga 000200
al 20/05/2011