

Bogotá, 17/12/2019

T

Al contestar, favor citar en el asunto, este  
No. de Registro 20195600707641



20195600707641

Señor  
Representante Legal y/o Apoderado(a)  
**Transcontinental V.I.P. S.A.S**  
CALLE 152B NO 114 - 03 OFICINA 201  
BOGOTA - D.C.

Asunto: Notificación Por Aviso

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 13834 de 09/12/2019 contra 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 (la) SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

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

SI  NO

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

SI  NO

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

Sin otro particular.



**Sandra Liliana Ucros Velásquez**  
Grupo Apoyo a la Gestión Administrativa  
Anexo: Copia Acto Administrativo  
Transcribió: Camilo Merchan\*\*

1

13834

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 13834 DE 09 DIC 2018

Por la cual se decide una investigación administrativa

**EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE**

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y el decreto 2409 de 2018<sup>1</sup>

Expediente: Resolución de apertura No. 62254 del 27 de noviembre de 2017.  
Expediente Virtual: 2017830348800641E

Habilitación: Resolución No. 1 del 02 de enero de 2013, por medio de la cual el Ministerio de Transporte otorgó habilitación a la empresa **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"** con NIT. **900510322 - 1**, en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial.

#### CONSIDERANDO

**PRIMERO:** Mediante Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017, la Superintendencia de Transporte (en adelante también "la SuperTransporte") abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"** con NIT. **900510322 - 1**, (en adelante también "el Investigado").

**SEGUNDO:** La resolución de apertura de la investigación fue **NOTIFICADA POR AVISO** publicado en la página web de la Entidad el día 03 de enero de 2018, mediante publicación No. 576, obrante a folio 239 del expediente.

**TERCERO:** Una vez notificada la resolución de apertura de investigación, el Investigado contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos o justificaciones, al igual que solicitar y aportar las pruebas que pretendía hacer valer, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 25 de enero de 2018, y revisado el Sistema de Gestión Documental de la Entidad, se encontró que el Investigado no ejerció el derecho de defensa y contradicción que le asistía, toda vez que no presentó escrito de descargos.

<sup>1</sup> Artículo 27. *Transitorio.* Las investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 de 2000, los artículos 41,43, y 44 del Decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, así como los recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron.

**CUARTO:** Mediante auto No. 1540 del 09 mayo de 2019, comunicado el día 24 de mayo del 2019, conforme publicación No. 024-2019 realizada en la página de la Superintendencia de Transporte, obrante a folio 262 del expediente, se incorporaron las pruebas que fueron consideradas conducentes, pertinentes y útiles para esta investigación, y se corrió traslado para alegatos de conclusión.

#### 4.1. Así, obran en el expediente las siguientes pruebas:

1. Memorando No. 20178200070843 del 24 de abril de 2017.
2. Oficio de Salida No. 20178200340721 del 24 de abril de 2017.
3. Radicado No. 2017-560-035935-2 del 04 de mayo de 2017.
4. Memorando No. 20178200074493 del 28 de abril de 2017.
5. Comunicación de Salida No. 20178200366021 del 28 de abril de 2017.
6. Radicado No. 2017-560-037859-2 del 09 de mayo de 2017.
7. Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017.
8. Memorando No. 20178200229203 del 17 de octubre de 2017.
9. Soporte de la notificación de la Resolución de Apertura No. 62254 del 27 de noviembre de 2017.
10. Soporte de la comunicación del Auto No. 1540 del 09 de mayo de 2019.

**QUINTO:** Luego de culminar la etapa probatoria y previo traslado por el término de diez (10) días hábiles siguientes al día de la comunicación del acto administrativo, de conformidad con el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 10 de junio de 2019 y revisado el Sistema de Gestión Documental de la Entidad, se encontró que el Investigado no ejerció el derecho de defensa y contradicción que le asistía, toda vez que no presentó escrito de alegatos de conclusión.

**SEXTO:** Habiéndose agotado las etapas señaladas en el procedimiento aplicable a este tipo de actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso:

#### 6.1 Competencia de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.<sup>2</sup>

El objeto de la SuperTransporte consiste en ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación<sup>3</sup> se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte,<sup>4</sup> sin perjuicio de las demás funciones previstas en la ley.

De otra parte, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la SuperTransporte<sup>5</sup> (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte,<sup>6</sup> establecida en la

<sup>2</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

<sup>3</sup> Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos."

"Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios."

<sup>4</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4

<sup>5</sup> Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018

<sup>6</sup> "Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de

ley 105 de 1993 excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales.<sup>7</sup>

Así mismo, se previó que "[l]as investigaciones que hayan iniciado en vigencia del decreto 1016 de 2000, los artículos 41, 43, y 44 del decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del decreto 1479 de 2014, así como los recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron".<sup>8</sup> En la medida que la presente investigación inició con anterioridad a la entrada en vigencia del decreto 2409 de 2018,<sup>9</sup> corresponde resolver este caso en primera instancia a la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre.<sup>10</sup>

Finalmente, este Despacho encuentra que está dentro del término previsto en el artículo 52 de la ley 1437 de 2011 para proferir decisión de fondo.

## 6.2 Regularidad del procedimiento administrativo

### 6.2.1. Error de digitación.

En la formulación de cargos de la Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017, se cometió un error de digitación involuntario al indicar frente al cargo sexto:

*"CARGO QUINTO: De conformidad con el numeral 3.3. del informe de visita de inspección allegado mediante Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM", identificada con NIT. 900510322 — 1, presuntamente no ha vinculado la totalidad de la capacidad transportadora, autorizada por el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 413 del 12 de julio de 2016, por lo cual, presuntamente trasgrede lo dispuesto en el artículo 34 del Decreto 174 del 2001, que estipula:" (...)*

Este Despacho, hará la respectiva corrección en lo concerniente a la formulación del cargo sexto de la Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017, quedando así:

*"CARGO SEXTO: De conformidad con el numeral 3.3. del informe de visita de inspección allegado mediante Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM", identificada con NIT. 900510322 — 1, presuntamente no ha vinculado la totalidad de la capacidad transportadora, autorizada por el Ministerio de Transporte, mediante Resolución 413 del 12 de julio de 2016, por lo cual, presuntamente trasgrede lo dispuesto en el artículo 34 del Decreto 174 del 2001, que estipula:" (...)*

### **Decreto 174 de 2001**

*"Artículo 34. Fijación. La capacidad transportadora de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial será fijada de acuerdo con el plan de rodamiento presentado por la empresa, para atender los servicios contratados indicando el tiempo de viaje y copia de los respectivos contratos" (...)*

transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."

<sup>7</sup>Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

<sup>8</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 27

<sup>9</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 28

<sup>10</sup> Según lo establecido en los numerales 9 y 13 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 y las demás que se implementen para tal efecto.

Realizadas las aclaraciones de forma y haciendo hincapié en que no se afecta el cargo ni el procedimiento de la investigación, se dará continuidad a la misma.

### 6.2.2 Principio de legalidad de las faltas y las sanciones

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.<sup>11</sup> Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.<sup>12</sup>

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:<sup>13</sup>

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.<sup>14</sup> Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.<sup>15-16</sup>

b) Lo segundo se manifiesta en que los "elementos esenciales del tipo" deben estar en la ley, particularmente la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma.<sup>17</sup>

(iii) Sólo en la medida que se encuentren dentro de la Ley esos "elementos esenciales del tipo", puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal.<sup>18</sup>

En efecto, el principio de legalidad "exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios" desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias

<sup>11</sup> Número único 11001-03-06-000-2018-00217-00. Radicación interna: 2403. Levantada la Reserva legal mediante oficio No. 115031 de fecha 20 de marzo de 2019.

<sup>12</sup> "El principio de legalidad de las faltas y de las sanciones previsto en el artículo 29 CP, debe observarse para establecer las infracciones administrativas y las sanciones correspondientes en todos los ámbitos regulados, dentro del contexto del Estado Regulador, incluido por supuesto el sector del transporte terrestre." (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

<sup>13</sup> "Dicho principio, como quedó expuesto, se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad". (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

<sup>14</sup> "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77

<sup>15</sup> "(...) no es posible predicar lo mismo en cuanto a la remisión efectuada a las normas reglamentarias, puesto que ello supone que el ejecutivo quede investido de manera permanente para establecer infracciones mediante la expedición de actos administrativos de carácter general." Cfr. Pp. 38

<sup>16</sup> "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77 "(...) no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador, con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad". Cfr. Pg. 19

<sup>17</sup> "(...) las sanciones deben contar con un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser transferida al Gobierno Nacional a través de una facultad abierta sin contar con un marco de referencia específico y determinado (...) Al legislador no le está permitido delegar en el ejecutivo la creación de prohibiciones en materia sancionatoria, salvo que la ley establezca los elementos esenciales del tipo, estos son: (i) la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción; (ii) la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) la autoridad competente para aplicarla y (iv) el procedimiento que debe seguirse para su imposición." Cfr. Pp. 14 y 32

<sup>18</sup> "No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de "colaboración" o complementariedad." Cfr. Pp. 42, 49 y 77

técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables.<sup>19</sup>

(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte, como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.<sup>20</sup>

En el caso que nos ocupa, este Despacho observa lo siguiente:

En los cargos **CUARTO, QUINTO y SEXTO** la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura tuvo origen en una norma de rango legal que hace remisión al "tipo en blanco o abierto", en el cual no se hizo referencia a otra norma del mismo rango sino de otra jerarquía<sup>21</sup>(v.gr. decreto o resolución). En esa medida, no es explícito para el investigado cuál era la norma de rango legal que se estaba presuntamente vulnerando y, a estas alturas, no puede el Despacho cambiar la imputación jurídica para incorporar normas que no se formularon desde la apertura.

Por ese motivo, este Despacho procederá a ordenar el archivo de los cargos antes mencionados.

### **6.2.3 Respetto de los demás cargos**

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que respecto del **CARGO PRIMERO, SEGUNDO y TERCERO** la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura se estructuró con fundamento en una norma de rango legal<sup>22</sup>. Por lo tanto, será respecto de estos cargos que se hará a continuación el juicio de responsabilidad administrativa.

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las "garantías mínimas previas", en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado al Investigado, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la ley; (iii) se concedió al Investigado la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió al Investigado la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.<sup>23</sup>

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías del Investigado en la producción probatoria, en la medida que (i) se concedió al Investigado la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió al Investigado la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso.<sup>24</sup>

<sup>19</sup> Cfr. Pp. 19 a 21

<sup>20</sup> "En lo atinente al principio de tipicidad, (...) lo que se exige es un fundamento legal en donde se señalen los elementos básicos de la sanción, marco dentro del cual la autoridad titular de la función administrativa pueda precisar, los elementos de la sanción que haya de ser aplicada por otra autoridad, no por ella misma." Cfr. Pg. 19

<sup>21</sup> "(...) en el derecho administrativo sancionador el principio de legalidad exige que directamente el legislador establezca, como mínimo, los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada, las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta, al igual que exige que en la ley se establezca también la sanción que será impuesta o, igualmente, los criterios para determinarla con claridad" - Sentencia del 18 de septiembre de 2014, radicación 2013- 00092. Cfr. Pg. 12

<sup>22</sup> Ibidem

<sup>23</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012

<sup>24</sup> "a) el derecho para presentarlas y solicitarlas; b) el derecho para controvertir las pruebas que se presenten en su contra; c) el derecho a la publicidad de la prueba, pues de esta manera se asegura el derecho de contradicción; d) el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, observando las reglas del debido proceso, siendo nula de pleno derecho la obtenida con violación de éste; e) el derecho a que de oficio se practiquen las pruebas que resulten necesarias para asegurar el principio de realización y efectividad de los derechos; y f) el derecho a que se evalúen por el juzgador las pruebas incorporadas al proceso". Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-203 de 2011. A ese mismo respecto ver: H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Bogotá, D. C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 25000-23-26-000-1995-01143-01(14850)

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar<sup>25</sup> como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.<sup>26</sup>

**SÉPTIMO:** Encontrando que la actuación se ha adelantado con respeto de los derechos y garantías Constitucionales y legales, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:<sup>27</sup>

#### 7.1 Sujeto investigado

Se previó en la ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar”.<sup>28</sup>

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. “ASOTRANSIM”** con NIT. **900510322 - 1**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

#### 7.2 Marco normativo

A continuación, se procede a exponer las disposiciones que fueron imputadas al Investigado en la Resolución de apertura, así como su contenido normativo, sin tener en cuenta los que fueron tratados en el numeral 6.2.1. del presente acto administrativo.

**CARGO PRIMERO:** De conformidad con el numeral 3.1.1. del informe de visita de inspección allegado mediante Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. “ASOTRANSIM”**, identificada con NIT. **900510322-1**, presuntamente no contrata directamente la totalidad de los conductores que operan los vehículos que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor Especial, por lo cual, presuntamente trasgrede lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, que estipula:

#### Ley 336 de 1996

**Artículo 36.-** Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. (Subrayado fuera de texto)

De conformidad con lo anterior, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. “ASOTRANSIM”**, identificada con NIT. **900510322-1** presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y párrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, respectivamente, que a la letra señalan:

#### Ley 336 de 1996

<sup>25</sup> Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: “(...) la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)”. Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01

<sup>26</sup> Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

<sup>27</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

<sup>28</sup> Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1

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

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

**CARGO SEGUNDO:** De conformidad con el numeral 3.1.1. del informe de visita de inspección allegado mediante Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"**, identificada con NIT. 900510322 -1, no vigila ni constata que la totalidad de sus conductores se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, por lo que presuntamente transgrede lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, que estipula:

Ley 336 de 1996

**"Artículo 34.**- Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes" (...)  
(subrayado fuera de texto)

Conforme a lo anterior la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"**, identificada con NIT. 900510322-1, presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y párrafo literal a) artículo 46 de la Ley 336 de 1996, respectivamente, que a la letra señalan:

Ley 336 de 1996

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

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

**CARGO TERCERO:** De conformidad con el numeral 3.1.2. del informe de visita de inspección allegado mediante Memorando No. 20178200208673 del 26 de septiembre de 2017, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"**, identificada con NIT. 900510322 — 1, no tiene documentado el programa y cronograma de capacitación de los conductores durante la vigencia 2017, por lo que presuntamente transgrede lo dispuesto en el inciso 3 del artículo 35 de la Ley 336 de 1996, que estipula:

Ley 336 de 1996

**"Artículo 35.** (...) Las empresas de transporte público deberán desarrollarlas programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autofinanciadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

De conformidad con lo anterior, la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"**, identificada con NIT. 900510322 - 1, presuntamente se encuentra inmersa en la conducta y sanción establecidas en el literal e) y párrafo literal a) artículo 46 de la Ley 336 de 1996, respectivamente, que a la letra señalan:

**Ley 336 de 1996**

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

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

**7.2.1 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de tránsito y transporte especial.**

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,<sup>29</sup> con la colaboración y participación de todas las personas.<sup>30</sup> A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,<sup>31</sup> enfatizando que "[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte".<sup>32</sup>

Y, particularmente en el decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte "velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector".<sup>33</sup>

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.<sup>34</sup> Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de "servicio público esencial";<sup>35</sup> (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;<sup>36</sup>(iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.<sup>37</sup>

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,<sup>38</sup> de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que "(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión".<sup>39</sup>

<sup>29</sup>Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8

<sup>30</sup>Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4

<sup>31</sup>Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2

<sup>32</sup>Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>33</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final

<sup>34</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>35</sup>Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

<sup>36</sup>Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011

<sup>37</sup> "El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y calidad de los servicios de transporte de carga, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos". Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. "El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización". Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

<sup>38</sup> "(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

<sup>39</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,<sup>40</sup> respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.<sup>41</sup> Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.<sup>42</sup>

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,<sup>43</sup> el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa<sup>44</sup> (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,<sup>45</sup> conductores<sup>46</sup> y otros sujetos que intervienen en la actividad,<sup>47</sup> que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,<sup>48</sup> a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que "quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto,

<sup>40</sup> "Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos." Cfr. Organización Mundial de la Salud. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/); <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

<sup>41</sup>Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

<sup>42</sup>Cfr. Organización Mundial de la Salud [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/)

<sup>43</sup>Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía."

En el transporte público "i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( Ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( Ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014

<sup>44</sup> "El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles". Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. Noviembre 15 de 2000.

<sup>45</sup>V.gr. Reglamentos técnicos

<sup>46</sup>V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011

<sup>47</sup>V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

<sup>48</sup> "[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos".<sup>49</sup>

### 7.2.2 Cargas probatorias

En la Constitución Política y en la legislación se previeron unas reglas probatorias, como se pasa a explicar:

(i) En primer lugar, la Corte Constitucional ha señalado que la presunción de inocencia "se constituye en regla básica sobre la carga de la prueba".<sup>50</sup>

Al respecto, se previó en la Constitución Política que "[e]l debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. [...] Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable".<sup>51</sup> El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así: "[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem. [...] las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes".<sup>52</sup>

Así, la Corte señaló que "corresponde siempre a la organización estatal la carga de probar que una persona es responsable (...) lo que se conoce como principio onus probandi incumbit actori. La actividad probatoria que despliegue el organismo investigador debe entonces encaminarse a destruir la presunción de inocencia de que goza el acusado, a producir una prueba que respete las exigencias legales para su producción, de manera suficiente y racional, en el sentido de acomodarse a la experiencia y la sana crítica".<sup>53</sup>

(ii) De otro lado, en la legislación procesal se previó que "[i]ncumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen".<sup>54</sup>

La doctrina, al explicar la función de la carga de la prueba, coincide en que permite al juzgador saber el sentido de su fallo, cuando quien tenía el deber de probar no pudo hacerlo o es insuficiente.<sup>55</sup> Explica Jairo Parra Quijano que "[e]s una regla que le crea a las partes una auto responsabilidad para que acredite los hechos que sirven de supuesto a las normas jurídicas cuya aplicación reclama y que, además le indica al juez como debe fallar cuando no aparecen probados tales hechos".<sup>56</sup>

En el mismo sentido, Jorge Peyrano precisa que "[l]a regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, poniéndose de manifiesto su real importancia cuando no concurre prueba o ella es insuficiente, porque en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza, y las normas que lo regulan son de naturaleza procesal".<sup>57</sup>

<sup>49</sup>Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449-01(25699)

<sup>50</sup> Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto

<sup>51</sup> Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29

<sup>52</sup> Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3

<sup>53</sup> Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto

<sup>54</sup> Cfr. Código General del Proceso artículo 167

<sup>55</sup> "(...) cada parte soporta en el proceso la carga de probar los presupuestos de la norma, que prevé el efecto jurídico favorable para dicha parte. De cualquier manera, que deba entenderse tal criterio para la distribución de la carga de la prueba". Cfr. MICHELLI, Gian Antonio. "La Carga de la Prueba". Ed TEMIS. 2004. Pág.57

<sup>56</sup>Cfr. Parra Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998

<sup>57</sup>Cfr. Peyrano, Jorge W. La Carga de la Prueba. XXXIV Congreso Colombiano de Derecho Procesal. Instituto Colombiano de Derecho Procesal. Septiembre 11-13 de 2013. Medellín. Ed. Universidad Libre. Pág.959

En ese contexto, este Despacho considera el umbral probatorio para sancionar debe superar la duda razonable, siendo entonces superior al umbral que se requiere para simplemente abrir una investigación.

### 7.3 El caso concreto

Se previó en la ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) 2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción. 3. Las normas infringidas con los hechos probados. (...)"<sup>58</sup>

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba<sup>59</sup> conforme al cual "no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso"<sup>60</sup>, el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.<sup>61</sup>

Teniendo en cuenta lo anterior, se encuentra como hecho probado inicial que la Supertransporte, en cumplimiento de las funciones de inspección, vigilancia y control, practicó visita de inspección el día 27 de abril de 2017, con el objeto de "verificar el cumplimiento de los requisitos que dieron origen a la habilitación otorgada por la Dirección Territorial Bolívar del Ministerio de Transporte y aspectos propios de su funcionamiento, en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor Especial", de la cual se levantó acta de visita obrante a folios 04 al 13 del expediente, la cual fue aprobada por quienes en ella intervinieron.

#### 7.3.1. Respetto del cargo primero por presuntamente no contratar directamente a la totalidad de sus conductores.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo porque presuntamente no tiene relación contractual directa con la totalidad de los conductores que operan el parque automotor de la empresa, infringiendo lo establecido en el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae como supuesto de hecho el siguiente:

- i) Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte.

Frente a esta disposición normativa el Ministerio de Trabajo a través de la Oficina Asesora Jurídica<sup>62</sup> ha dicho que aquellos conductores de equipos destinados al servicio público de transporte, serán contratados como trabajadores vinculados mediante contrato de trabajo, por parte de las empresas operadoras del servicio" y que "de lo prescrito en la norma se verifica que las empresas de transporte serán los verdaderos empleadores de los conductores de los vehículos sean estos propietarios o no de los mismos (...). Por ello siendo el servicio de transporte un servicio público el conductor es un trabajador que debe estar vinculado mediante un contrato de trabajo con la empresa transportadora (...)"<sup>63</sup>.

En el mismo sentido, dicha cartera Ministerial indicó que "tenemos la contratación directa como una forma de vincular la responsabilidad de aquellas personas que ejercen la actividad transportadora, con la responsabilidad de las empresas habilitadas para prestar dicho servicio, aspectos que pretenden proteger los derechos sociales y económicos de los operadores de los equipos de transporte. Así las cosas, en el evento de desempeñar una actividad personal, continua, subordinada y remunerada, independientemente

<sup>58</sup>Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3

<sup>59</sup>Artículo 164. Necesidad de la Prueba. Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho." Cfr. Código General del Proceso artículo 164

<sup>60</sup> Cfr. Parra Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

<sup>61</sup>Artículo 176. Apreciación de las Pruebas. 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." Cfr. Código General del Proceso artículo 176

<sup>62</sup> Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201712030000007445 del 30 de marzo de 2017.

<sup>63</sup> Ibídem.

de la denominación y de la jornada de trabajo, nace entre las partes un vínculo laboral con las respectivas obligaciones que se derivan de todo contrato de trabajo esto es, el pago de salarios, prestaciones sociales vacaciones, seguridad social e indemnizaciones que se causen, al momento de la terminación del contrato de trabajo<sup>64</sup>.

Ahora bien, respecto de la actividad del transporte y las obligaciones que ello implica, la Corte Constitucional en sentencia C-579 del 1999<sup>65</sup> indicó que la Ley 336 de 1996 hace un énfasis especial en la necesidad de que la actividad del transporte se realice en condiciones de seguridad las cuales también se derivan de la situación de los conductores u operadores de los mismos. Por eso, en la ley se atiende tanto a las necesidades de seguridad social de los conductores, como a sus requerimientos de capacitación y a la garantía del pago de sus salarios y del cumplimiento de jornadas máximas de trabajo.

Teniendo como fundamento el acta de visita<sup>66</sup> e informe de visita de inspección<sup>67</sup>, a través de los cuales se determinó que el Investigado no tenía contratados directamente a la totalidad de los conductores, este Despacho concluye que el Investigado infringió el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) El Investigado mediante certificación suscrita por el Gerente General, aportó la relación de cuarenta (40) conductores vinculados a la empresa. (Folios 24 y 25).
- (ii) En la visita de inspección realizada el día 27 de abril de 2017, el profesional comisionado solicitó los contratos de trabajo de los conductores relacionados en el numeral anterior, de lo cual dejó consignado en el acta de visita de inspección lo siguiente: *"de la relación de conductores suministrada, ninguno tiene contrato de vinculación directa con la empresa"*<sup>68</sup> (folio 6)
- (iii) Más adelante en el numeral 3.1.1 del informe de visita de inspección se concluyó que los conductores no tienen vínculo laboral directo con la empresa (folio 220).
- (iv) Revisado el Sistema de Gestión Documental de la Entidad, se encontró que el Investigado no ejerció el derecho de defensa y contradicción que le asistía, toda vez que no presentó escrito de descargos ni alegatos de conclusión, así como tampoco acervo probatorio para desvirtuar la responsabilidad endilgada mediante Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017.

En este orden de ideas, y teniendo en cuenta que el Investigado no ejerció el derecho de defensa que le asistía para desvirtuar la responsabilidad endilgada en la Resolución de apertura de Investigación ordenada con fundamento en los hallazgos encontrados en la visita de inspección, para esta Delegatura se encuentra probada la transgresión a lo establecido en el artículo 36 de la ley 336 de 1996, por parte el Investigado, al no contratar directamente a los conductores destinados a operar el parque automotor de la empresa.

Con base en todo lo anterior, este Despacho encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte del Investigado frente al **CARGO PRIMERO**, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

### **7.3.2. Respecto del cargo segundo por presuntamente no vigilar ni constatar la afiliación al sistema de seguridad social de la totalidad de sus conductores.**

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo porque presuntamente no vigila ni constata la afiliación al sistema de seguridad social de los conductores que operan los vehículos de

<sup>64</sup> Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201812030000023822 del 29 de junio de 2018.

<sup>65</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-579 del 11 de agosto de 1999. MP. Eduardo Cifuentes Muñoz.

<sup>66</sup> Radicado No. 2016-560-035935-2 del 04 de mayo de 2017 (Folio 6).

<sup>67</sup> Memorando No. 201782002086733 del 26 de septiembre de 2017.

<sup>68</sup> Acta de visita de inspección folio 6

transporte especial, infringiendo lo establecido en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que las empresas de transporte deberán cumplir con los siguientes supuestos de hecho:

**i) Vigilar y constatar que los conductores se encuentren afiliados al sistema de seguridad social.**

En atención a la necesidad propia de la presente discusión, el Despacho en gracia de concretar el alcance de los verbos rectores que determinan las normas sobre las cuales se fundamentó el presente cargo, se trae a colación la definición que trae el Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española (DRAE) en cuanto a vigilar y constatar los cuales rigen el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, siendo estos<sup>69</sup>:

(i) Vigilar: Observar algo o a alguien atenta y cuidadosamente. U. t. c. intr.

(ii) Constatar: Comprobar un hecho, establecer su veracidad o dar constancia de él.

La precitada disposición ha sido interpretada por el Ministerio de Trabajo a través de la Oficina Asesora Jurídica en los siguientes términos: "(...) En los contratos de trabajo o en los de prestación de servicio, es el empleador y/o contratante, respectivamente, quien coloca al trabajador y/o contratista en riesgo en la labor de desempeñar o en el servicio contratado, siendo esta la razón por la cual, la legislación de seguridad social, establece la obligación de afiliación al sistema de seguridad social en riesgos laborales, a los empleadores que tienen a su servicio a trabajadores o a los contratistas de prestación de servicios, quienes deben realizar el pago a través de los contratantes y para el trabajador independiente es voluntaria"<sup>70</sup>.

Así mismo que "de lo prescrito en la norma (...) serán los obligados al reconocimiento de todos los derechos y prerrogativas propias del contrato de trabajo, como lo es para el caso la afiliación al sistema general de seguridad social, en salud, pensión y riesgos laborales en calidad de trabajadores dependientes"<sup>71</sup>.

Así mismo la misma cartera Ministerial, indicó lo siguiente: (...) Conforme a lo expuesto, la empresa operadora de transporte actúa como empleador de los conductores. Por ende, a su cargo estarán todas las obligaciones dispuestas en la ley laboral, independientemente de la jornada laboral que cumplan los trabajadores o si estos son propietarios o no de los vehículos bajo las modalidades contractuales establecidas en el Código Sustantivo del Trabajo"<sup>72</sup>.

De conformidad con lo anterior, tenemos que lo que se pretende con la obligación detallada es vigilar y constatar la afiliación al sistema de Seguridad social de los conductores siendo la empresa transportadora su empleador y realizando los aportes correspondientes a dicho sistema, aspectos que pretenden proteger los derechos sociales y económicos de los operadores de los equipos de transporte.

Así las cosas, teniendo como fundamento el acta de visita<sup>73</sup> e informe de visita de inspección<sup>74</sup>, a través de los cuales se determinó que el Investigado NO vigila ni constata que la totalidad de los conductores que operan el parque automotor, se encuentren afiliados al sistema de seguridad social, infringiendo el artículo 34 de la ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

(i) El Investigado mediante certificación suscrita por el Gerente General, aportó la relación de cuarenta (40) conductores vinculados a la empresa. (Folios 24 y 25).

(ii) En la visita de inspección realizada el día 27 de abril de 2017, el profesional comisionado dejó consignado en el acta de visita de inspección lo siguiente:

<sup>69</sup> Real Academia de la Lengua Española (RAE), 2018, Recuperado el 11 de enero de 2019.

<sup>70</sup> Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE201712030000007445 del 30 de marzo de 2017.

<sup>71</sup> Ibidem.

<sup>72</sup> Ministerio de Trabajo. Oficina Asesora Jurídica. Radicado No. 08SE2018120300000023822 del 29 de junio de 2018.

<sup>73</sup> Radicado 2017-560-035935-2 del 04 de mayo de 2017.

<sup>74</sup> Memorando No. 201782002086733 del 26 de septiembre de 2017.

*"Aportan las planillas de pago de seguridad social No. 8801663071 y 8801663561, pagadas el 18/04/2017 a título de la empresa TRANSCONTINENTAL VIP SAS para el periodo Pensión / marzo - salud / abril, en la cual se relacionan 3 afiliados, de los cuales ninguno es conductor.*

*Según cruce efectuado por la comisión, se evidencia que ningún conductor se encuentra relacionado en la planilla de aportes a seguridad social No. 8801663071 y 8801663561."*

(iii) Más adelante en el numeral 3.1.1 del informe de visita de inspección se concluyó que ninguno de los conductores se encuentra afiliado al sistema de seguridad social (folio 220).

(iv) Revisado el Sistema de Gestión Documental de la Entidad, se encontró que el Investigado no ejerció el derecho de defensa y contradicción que le asistía, toda vez que no presentó escrito de descargos ni alegatos de conclusión, así como tampoco acervo probatorio para desvirtuar la responsabilidad endilgada mediante Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017.

En este orden de ideas, y teniendo en cuenta que el Investigado no ejerció el derecho de defensa que le asistía, teniendo en cuenta que no presentó escrito de descargos y alegatos de conclusión, ni aportó acervo probatorio que le permitiera desvirtuar la responsabilidad por el presente cargo, para este Despacho es claro que la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"** con NIT. 900510322 - 1, no vigila ni constata que la totalidad de los conductores que operan los vehículos de transporte especial se encuentren afiliados al sistema de seguridad social.

Así las cosas, se encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte del Investigado frente al **CARGO SEGUNDO**, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

### **7.3.3. Respecto del cargo tercero por presuntamente no contar con el programa de capacitación a los conductores para la vigencia 2017.**

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no contar ni desarrollar los programas de capacitación a los operadores de los equipos destinados al servicio público de transporte de pasajeros por carretera, infringiendo lo establecido en el inciso 3° del artículo 35 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que las empresas de transporte deberán desarrollar los programas de capacitación a todos los operadores de los equipos cumpliendo con los siguientes supuestos de hecho:

- (i) A través del SENA ó,
- (ii) A través de las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte.

En atención a la necesidad propia de la presente discusión, el despacho considera prudente y necesario aclarar que la disposición normativa endilgada ha sido objeto de análisis por la Corte Constitucional quien al estudiar el referido artículo y en especial el inciso tercero realizó las siguientes consideraciones:

*"Basta decir que el inciso demandado no está otorgando prerrogativa alguna al Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en relación con otras instituciones de capacitación. Se hace esta afirmación, pues tal como fue establecido en el considerando tercero de esta providencia, el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- no es la única entidad que, según el artículo 35 de la ley 336 de 1996, puede desarrollar los programas de capacitación que en ella se regula, puesto que se admite que otras entidades especializadas puedan asumir el adiestramiento de los operarios del servicio de transporte, siempre y cuando cuenten, para el efecto, con la autorización del Ministerio de Transporte. Entidades que deberán demostrar su idoneidad para asumir la responsabilidad de otorgar la tecnificación y capacitación que requieren quienes deben maniobrar los equipos destinados a prestar el servicio de transporte, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios, tal como se entiende que lo haría el Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA-, dada su experiencia en materias como ésta. (Negrilla fuera del texto) (...)*

*Es necesario, por tanto, aclarar que la autorización a que hace referencia el inciso acusado, está relacionada con la necesidad de que el Ministerio de Transporte, como ente encargado de vigilar, controlar y coordinar el servicio de transporte, específicamente, en el modo terrestre, señale qué instituciones técnicas, universitarias o escuelas tecnológicas, pueden cooperar con las empresas de transporte en su deber de desarrollar programas de capacitación que garanticen la eficiencia y tecnificación de los operarios del servicio de transporte, teniendo en cuenta su trayectoria e idoneidad, pues es obvio que no todas las instituciones educativas están en las condiciones de apoyar a las empresas de transporte con esta específica obligación. (...) En estos términos, corresponderá a las distintas empresas de transporte desarrollar los programas de capacitación de que trata el inciso tercero del artículo 35 acusado, a través del SENA o de las entidades especializadas que autorice el Ministerio de Transporte...*<sup>75</sup>

Con fundamento en lo anterior, este Despacho encuentra que la empresa no realiza las capacitaciones para la eficiencia y tecnificación de los operarios al analizar el material probatorio obrante en el expediente, en concordancia con lo establecido en el inciso 3° del artículo 35 de la Ley 336 de 1996, encontrando los siguientes hechos probados:

- (i) En la visita de inspección realizada el día 27 de abril de 2017, el profesional comisionado dejó consignado en el acta de visita de inspección que el Investigado NO cuenta con el programa de capacitaciones, y en consecuencia no ha dado cumplimiento al mismo<sup>76</sup>
- (ii) En el numeral 3.1.2 del informe de visita de inspección se concluyó que el Investigado no tenía documentado el programa ni cronograma de capacitación a los conductores (folios 220 y 221).
- (iii) Revisado el Sistema de Gestión Documental de la Entidad, se encontró que el Investigado no ejerció el derecho de defensa y contradicción que le asistía, toda vez que no presentó escrito de descargos ni alegatos de conclusión, así como tampoco acervo probatorio para desvirtuar la responsabilidad endilgada mediante Resolución No. 62254 del 27 de noviembre de 2017.

Ahora bien, el inciso 3° del artículo 35 de la ley 336 de 1996 establece que las capacitaciones deben ser desarrolladas por el SENA o por cualquier otra entidad especializada autorizada por el Ministerio de Transporte, y para el caso que nos atañe, el Investigado manifestó durante la visita de inspección que no contaban con el programa ni cronograma de capacitaciones a los conductores de que trata el inciso 3° del artículo 35 de la ley 336 de 1996, el cual establece que las empresas deben capacitar a los conductores con el fin de tecnificar a los operarios del servicio de transporte en sus diferentes modalidades.

Con base en todo lo anterior, este Despacho encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte del Investigado frente al **CARGO TERCERO**, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

**OCTAVO:** Como consecuencia de lo anterior, este Despacho procederá a pronunciarse sobre la responsabilidad del Investigado como se pasa a explicar.

Se previó en la ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación".<sup>77</sup>

Al respecto, para cada uno de los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.<sup>78</sup> Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

<sup>75</sup>Corte Constitucional Sentencia C - 520 de 1998 M.P. Alfredo Beltrán Sierra

<sup>76</sup>Acta de visita de inspección folio 6

<sup>77</sup>Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4

<sup>78</sup>A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final:

### 8.1. Archivar

Conforme a la parte motiva de la presente resolución **ARCHIVAR** los **CARGOS CUARTO, QUINTO y SEXTO**.

### 8.2. Declarar responsable

Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el artículo 36 de la ley 336 de 1996, se declara la responsabilidad por el **CARGO PRIMERO** al Investigado, y se impondrán la sanción que a continuación se fijará y graduará.

Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el artículo 34 de la ley 336 de 1996, se declara la responsabilidad por el **CARGO SEGUNDO** al Investigado, y se impondrán la sanción que a continuación se fijará y graduará.

Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el inciso 3° del artículo 35 de la ley 336 de 1996, se declara la responsabilidad por el **CARGO TERCERO** al Investigado, y se impondrán la sanción que a continuación se fijará y graduará.

#### 8.2.1. Sanciones procedentes

De conformidad con lo previsto en la ley 105 de 1993, así como en la ley 336 de 1996, las sanciones aplicables, previamente establecidas en la resolución de apertura para los **CARGOS PRIMERO, SEGUNDO y TERCERO** formulados por violación a la normatividad de transporte son las siguientes:

#### **Ley 336 de 1996**

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

*(...) 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"*

### 8.3. Graduación de la sanción

La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia "es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar "(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones". Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015

Otras autoridades administrativas también han señalado que "[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –imputación fáctica-, las normas presuntamente vulneradas –imputación normativa- y el alcance del procedimiento, garantizándose de esta forma el debido proceso y el derecho de defensa al investigado, por cuanto en ese instante procesal es en el cual va a saber a ciencia cierta de qué se le acusa y de qué situaciones debe defenderse. [...] de encontrarse en una investigación que no se cumplió con el principio de tipificación, el cual garantiza el debido proceso y derecho de defensa que le asiste al investigado, el operador administrativo está en la obligación de reestablecer los derechos fundamentales precitados, a través de la decisión que establezca precedente". Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017

Se previó en el artículo 50 de la ley 1437 de 2011 que "(...) la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables: 1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados. 2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero. 3. Reincidencia en la comisión de la infracción. 4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión. 5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos. 6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes. 7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente. 8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas".<sup>79</sup>

Para el caso que nos ocupa, la graduación corresponde a la siguiente:

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo la conducta del Investigado inmersa en la causales 1 y 6 del precitado artículo del CPACA y como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el párrafo literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la presente investigación, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y que el patrimonio<sup>80</sup> es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo verificar una imagen fiel de una organización y la capacidad de sus recursos por lo que:

Frente al **CARGO PRIMERO** se impondrá una sanción consistente en **MULTA** equivalente a **SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS M/CTE (\$737.717,00)** que corresponde al **0,36%** del patrimonio y al **0,14%** de la multa máxima aplicable, equivalente a **UN (1) SMMLV** al año **2017**, toda vez que se busca garantizar que los conductores de los equipos de transporte presten su trabajo en condiciones dignas, respetando sus derechos e intereses laborales.

Frente al **CARGO SEGUNDO** se impondrá una sanción consistente en **MULTA** equivalente a **SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS M/CTE (\$737.717,00)** que corresponde al **0,36%** del patrimonio y al **0,14%** de la multa máxima aplicable, equivalente a **UN (1) SMMLV** al año **2017**, toda vez que se busca garantizar el pago de las acreencias laborales de los conductores, garantizando no solo la protección de sus derechos sino además las condiciones dignas de trabajo.

Frente al **CARGO TERCERO** se impondrá una sanción consistente en **MULTA** equivalente a **TREINTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$38.294.889,00)** que corresponde al **18,47%** del patrimonio y al **7,4 %** de la multa máxima aplicable, equivalente a **51,91 SMMLV** al año **2017**, teniendo en cuenta que se está tutelando el principio de seguridad, el cual comprende la protección de todos aquellos involucrados en la cadena de transporte, a través de la tecnificación de los operarios de los vehículos de servicio público de transporte.

Finalmente, la sanción a imponer corresponde a un **VALOR TOTAL** de **TREINTA Y NUEVE MILLONES SETECIENTOS SETENTA MIL TRECIENTOS VEINTITRES PESOS M/CTE (\$39.770.323,00)**, al encontrar que las conductas enunciadas generan un impacto social negativo, si se tiene en cuenta que con ellas se vulnera el orden jurídico establecido y el carácter de obligatoriedad que tienen las normas en el ordenamiento jurídico.

#### **8.4. Pago de la multa por parte del infractor**

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que "[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber de

<sup>79</sup>Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 50

<sup>80</sup> Diccionario de la Real Academia Española. Recuperado el día 13 de noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SBOxisN> Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica.

obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos".<sup>81</sup>

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor.<sup>82</sup> Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

(i) En relación con las sanciones no-pecuniarias, de Perogrullo se nota que no es posible que un tercero "pague" a nombre del sancionado. Lo anterior, porque por ejemplo la prohibición de ejercer el comercio -entendido como una inhabilidad-, o la cancelación o suspensión de la habilitación, entre otras, es una limitación que se impone para la persona misma, sin que sea transferible a otros que no han sido sancionados.<sup>83</sup>

(ii) Sobre las sanciones pecuniarias, la Corte Constitucional ha explicado que su función no es enriquecer al Estado y no debe ser vista como una acreencia civil que puede ser satisfecha por cualquier persona. Por el contrario, al tratarse de un castigo, independientemente de que la ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no,<sup>84</sup> el pago debe ser hecho por el infractor:

"La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una 'deuda' en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles.

(...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable.

"Como consecuencia de su indole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste - pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda".<sup>85</sup>

Con fundamento en la jurisprudencia citada, las sanciones acá impuestas deben ser satisfechas por el sujeto infractor.

En mérito de lo expuesto

#### RESUELVE

<sup>81</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013). Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>82</sup> En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005

<sup>83</sup> Cfr. Código de Comercio artículos 14 y ss. H. Corte Constitucional. Sentencias C-544 de 2005 MP Marco Gerardo Monroy Cabra; C-353 de 2009 MP Jorge Iván Palacio Palacio.

<sup>84</sup> Por ejemplo, en el régimen de protección de la competencia se prohibió que los pagos de las multas impuestas a personas naturales sean "[c]ubiertos ni asegurados o en general garantizados, directamente o por interpuesta persona, por la persona jurídica a la cual estaba vinculada la persona natural cuando incurrió en la conducta; ni por la matriz o empresas subordinadas de esta; ni por las empresas que pertenezcan al mismo grupo empresarial o estén sujetas al mismo control de aquella." Cfr. Ley 1340 de 2009 artículo 26 Parágrafo.

<sup>85</sup> Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias Sentencia C-041 de 1994, MP Eduardo Cifuentes Muñoz; C-194 de 2005. MP Marco Gerardo Monroy Cabra.

**ARTÍCULO PRIMERO:** CORREGIR el cargo SEXTO de la Resolución No 62254 del 27 de noviembre de 2017, formulado a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM" con NIT. 900510322 - 1, de conformidad con lo expuesto en el numeral 6.2.1 de la presente providencia.

**ARTÍCULO SEGUNDO:** ARCHIVAR los cargos CUARTO, QUINTO y SEXTO formulado a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM" con NIT. 900510322 - 1 de conformidad con la parte motiva de la presente resolución.

**ARTICULO TERCERO:** Declarar RESPONSABLE a la empresa de servicio público de transporte terrestre Automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM" con NIT. 900510322 - 1, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Del CARGO PRIMERO Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el artículo 36 de la ley 336 de 1996.

Del CARGO SEGUNDO Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el artículo 34 de la ley 336 de 1996.

Del CARGO TERCERO Por incurrir en la conducta establecida en el literal e) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, y transgredir el inciso 3° del artículo 35 de la ley 336 de 1996.

**ARTÍCULO CUARTO:** SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM" con NIT. 900510322 - 1 de la siguiente manera:

Frente al CARGO PRIMERO, se procede a imponer una sanción consistente en MULTA de SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS M/CTE (\$737.717,00) que corresponde al 0,36% del patrimonio y al 0,14% de la multa máxima aplicable, equivalente a UN (1) SMMLV al año 2017.

Frente al CARGO SEGUNDO, se procede a imponer una sanción consistente en MULTA de SETECIENTOS TREINTA Y SIETE MIL SETECIENTOS DIECISIETE PESOS M/CTE (\$737.717,00) que corresponde al 0,36% del patrimonio y al 0,14% de la multa máxima aplicable, equivalente a UN (1) SMMLV al año 2017.

Frente al CARGO TERCERO, se procede a imponer una sanción consistente en MULTA de TREINTA Y OCHO MILLONES DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y NUEVE PESOS M/CTE (\$38.294.889,00) que corresponde al 18,47% del patrimonio y al 7,4 % de la multa máxima aplicable, equivalente a 51,91 SMMLV al año 2017.

**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 lo 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 TRANSPORTE en la cuenta corriente 223-03504-9.

**PARÁGRAFO SEGUNDO:** Efectuado el pago de la multa, la empresa sancionada deberá allegar al Grupo Financiero y Cobro Control de Tasa de Vigilancia, vía fax, correo certificado o a través de cualquier otro medio idóneo, copia legible del recibo de consignación indicando investigación administrativa Delegada de Tránsito, nombre y Nit de la empresa y número de la resolución de fallo.

**PARÁGRAFO TERCERO:** Vencido el plazo de acreditación del pago sin que este 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 Transporte, teniendo en cuenta que la presente resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo a lo previsto en el artículo 99 de la Ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o quien haga sus veces de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S. "ASOTRANSIM"** con **NIT. 900510322 - 1**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

**ARTÍCULO SEXTO:** Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante la Superintendente de Transporte, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación.

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** Una vez surtida la respectiva notificación, remítase copia de la misma a la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor para que obre dentro del expediente.

**ARTÍCULO OCTAVO:** Una vez en firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo remítase copia de la misma al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

13834

09 DIC 2019



CAMILO PABÓN ALMANZA  
SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE

**Notificar:**

**TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S.**

Representante legal o quien haga sus veces

Dirección: Calle 152 B No. 114 - 03 Oficina 201

Bogotá D.C.

Correo: [contabilidadtranscontinental@gmail.com](mailto:contabilidadtranscontinental@gmail.com)

Proyectó: JJPV

Revisó: AGN



**CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA**

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

\*\*\*\*\*  
ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRÓNICAMENTE Y CUENTA CON UN CÓDIGO 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, RÁPIDA 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

=====  
DVERTENCIA: ESTA SOCIEDAD NO HA CUMPLIDO CON LA OBLIGACION LEGAL DE  
RENOVAR SU MATRICULA MERCANTIL. POR TAL RAZON LOS DATOS CORRESPONDEN  
A LA ULTIMA INFORMACION SUMINISTRADA POR EL COMERCIANTE EN EL  
FORMULARIO DE MATRICULA Y/O RENOVACION DEL AÑO : 2018  
=====

CERTIFICA:  
NOMBRE : TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S.  
SIGLA : ASOTRANSIM  
N.I.T. : 900510322-1  
DOMICILIO : BOGOTÁ D.C.

CERTIFICA:  
MATRICULA NO: 02443887 DEL 23 DE ABRIL DE 2014  
CERTIFICA:  
RENOVACION DE LA MATRICULA : 21 DE NOVIEMBRE DE 2018  
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2018  
ACTIVO TOTAL : 10,000,000  
TAMAÑO EMPRESA : MICROEMPRESA

CERTIFICA:  
DIRECCION DE NOTIFICACION JUDICIAL : CALLE 152 B NO 114 - 03 OFC 201  
MUNICIPIO : BOGOTÁ D.C.  
EMAIL DE NOTIFICACION JUDICIAL :  
CONTABILIDADTRANSCONTINENTAL@GMAIL.COM  
DIRECCION COMERCIAL : CALLE 152 B NO 114 - 03 OFC 201  
MUNICIPIO : BOGOTÁ D.C.  
EMAIL COMERCIAL : SUBGERENCIA@TRANSCONTINENTAL.COM.CO

CERTIFICA:  
QUE LA SOCIEDAD DE LA REFERENCIA NO HA INSCRITO EL ACTO ADMINISTRATIVO QUE LO HABILITA PARA PRESTAR EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE AUTOMOTOR EN LA MODALIDAD DE CARGA.

CERTIFICA:  
CONSTITUCION: QUE POR DOCUMENTO PRIVADO NO. SIN NUM DE ASAMBLEA DE ACCIONISTAS DEL 20 DE FEBRERO DE 2012, INSCRITA EL 23 DE ABRIL DE 2014 BAJO EL NUMERO 01828684 DEL LIBRO IX, SE CONSTITUYO LA SOCIEDAD COMERCIAL DENOMINADA ASOCIACION DE TRANSPORTADORES DE SIMITI SAS.

**CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA**

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

**CERTIFICA:**

QUE POR ACTA NO. 007 DE ASAMBLEA DE ACCIONISTAS DEL 15 DE AGOSTO DE 2015, INSCRITA EL 20 DE AGOSTO DE 2015 BAJO EL NÚMERO 02011985 DEL LIBRO IX, LA SOCIEDAD CAMBIO SU NOMBRE DE: ASOCIACION DE TRANSPORTADORES DE SIMITI SAS POR EL DE: TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S..

**CERTIFICA:**

QUE POR ACTA NO. 004 DE LA ASAMBLEA DE ACCIONISTAS, DEL 31 DE AGOSTO DE 2013, INSCRITA EL 23 DE ABRIL DE 2014 BAJO EL NUMERO 01828694 DEL LIBRO IX, LA SOCIEDAD DE LA REFERENCIA INSCRITA PREVIAMENTE EN LA CAMARA DE COMERCIO DE SIMITI BOLIVAR EL 20 DE FEBRERO DE 2012 BAJO EL NUMERO 00005525 DEL LIBRO IX, TRASLADO SU DOMICILIO DE LA CIUDAD/MUNICIPIO DE: SIMITI BOLIVAR A LA CIUDAD/MUNICIPIO DE: BOGOTA D.C.

**CERTIFICA:**

**REFORMAS:**

DOCUMENTO NO.	FECHA	ORIGEN	FECHA	NO. INSC.
005	2013/02/24	ASAMBLEA DE ACCIONISTAS	2014/04/23	01828690
004	2013/08/31	ASAMBLEA DE ACCIONISTAS	2014/04/23	01828694
007	2015/08/15	ASAMBLEA DE ACCIONISTAS	2015/08/20	02011985

**CERTIFICA:**

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

**CERTIFICA:**

OBJETO SOCIAL: LA SOCIEDAD TENDRÉ COMO OBJETO PRINCIPAL LAS SIGUIENTES ACTIVIDADES: A. LA ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR EN TODOS LOS RADIOS DE ACCIÓN, MODALIDADES, FORMAS DE DESPACHO, FORMAS EN QUE SE PRESTE LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO, COMO GIROS, REMESAS Y ENCOMIENDAS, TRANSPORTE DE CARGA TERRESTRE, ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 11 DEL ARTICULO 189 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, LAS LEYES 105 DE 1993 Y 336 DE 1996, LOS DECRETOS REGLAMENTARIOS DE TRANSPORTE EN CADA MODALIDAD, DECRETOS 170 AL 175 DE FEBRERO DE 5 DEL 2001 Y LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO. B. LA ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DEL TRANSPORTE FLUVIAL EN TODOS LOS RADIOS DE ACCIÓN Y MODALIDADES, FORMAS DE DESPACHO, FORMAS EN QUE SE PRESTE LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO, COMO GIROS, REMESAS Y ENCOMIENDAS, TRANSPORTE DE CARGA FLUVIAL, ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 11 DEL ARTICULO 189 DE LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE COLOMBIA, DECRETO 3112 DE 1997, LAS LEYES 105 DE 1993 Y 336 DE 1996, Y DEMÁS LEYES Y DECRETOS REGLAMENTARIOS QUE REGULAN EL TRANSPORTE FLUVIAL EN CADA MODALIDAD Y LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO. C. LA ORGANIZACIÓN, EXPLOTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL TRANSPORTE AÉREO O INSTALACIONES AEROPÓRTUARIAS, EN COMPRESIÓN DEL MUNICIPIO DE SIMITÍ, PARA CUYO EFECTO PODRÁ REALIZAR ACUERDOS, CONVENIOS O CONTRATOS QUE SEAN REQUERIDOS CON LAS AUTORIDADES COMPETENTES; ORGANIZAR DIRECTAMENTE O ADMINISTRAR AGENCIAS DE VIAJES PARA LA PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE TRANSPORTE AÉREO PARA LO CUAL SE PODRÁN GESTAR LAS ACTIVIDADES QUE SEAN NECESARIAS CON LAS EMPRESAS DE AVIACIÓN EXISTENTES CON INTERÉS EN EL DESARROLLO DE LA REGIÓN. D. LA ORGANIZACIÓN, EXPLOTACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DE SERVICIOS EN EL ÁREA DE TURISMO EN CADA MODALIDAD SEGÚN LO ESTABLECIDO POR MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO Y LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE COMERCIO. EN DESARROLLO DE DICHO OBJETO PODRÁ REALIZAR INVERSIONES EN EMPRESAS O DIFERENTES ENTIDADES PARA ADELANTAR ACTIVIDADES TALES COMO: A. ADMINISTRACIÓN DE TERMINALES DE TRANSPORTE, ORGANIZACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE HOSPEDAJES PARA CONDUCTORES Y TURISTAS, CAFETERÍAS, RESTAURANTES, PARQUEADEROS ADMINISTRÁNDOLOS DIRECTAMENTE O DÁNDOLOS EN ARRENDAMIENTO. B. ESTABLECER TALLERES DE MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE TODA CLASE DE VEHÍCULOS, AL IGUAL QUE ASTILLEROS Y TALLERES DE EMBARCACIONES FLUVIALES EN DESARROLLO DE OBJETO SOCIAL. C. INSTALAR, EXPLOTAR Y ADMINISTRAR ESTACIONES DE SERVICIO, LUBRICANTES, ACEITES Y



## CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA

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

DEMÁS ELEMENTOS QUE SE REQUIERAN PARA EL TRANSPORTE DE LAS DIFERENTES MODALIDADES. D. INSTALAR, EXPLOTAR Y ADMINISTRAR CENTROS DE DIAGNOSTICO AUTOMOTOR (CDA) Y CENTROS DE RECONOCIMIENTO DE CONDUCTORES (CRC) SEGÚN NORMATIVIDAD VIGENTE. E. ADQUIRIR, ADMINISTRAR Y EXPLOTAR OFICINAS DE RECEPCIÓN DE ENCOMIENDAS, CARGA, GIROS Y REMESAS, CUYOS ESTABLECIMIENTOS ORGANIZARA PARA SU EXPLOTACIÓN Y SERVICIO ANTE PROPIOS Y EXTRAÑOS. F. ADQUIRIR, ADMINISTRAR Y EXPLOTAR ALMACENES DE COMRAVENTA E IMPORTACIONES DE REPUESTOS, ACCESORIOS E INSUMOS PARA AUTOMOTORES TERRESTRES Y FLUVIALES EN DE OBJETO SOCIAL. G. CELEBRAR CONTRATOS, ACUERDOS O CONVENIOS CON LAS AUTORIDADES QUE SEAN NECESARIOS PARA EL MANEJO O EXPLOTACIÓN DE TERMINALES DE TRANSPORTE TERRESTRE Y FLUVIAL E INSTALACIONES AEROPORTUARIAS. H. ADQUIRIR, ARRENDAR, GRAVAR, ENAJENAR O IMPORTAR Y EN GENERAL TODA CLASE DE OPERACIONES CON BIENES, MUEBLES E INMUEBLES PARA EL DESARROLLO DEL OBJETO SOCIAL I. ACTIVIDADES DE SERVIDOS AUXILIARES DEL ESTABLECIMIENTO Y GESTIÓN DE PLANES DE SEGUROS EN DESARROLLO DE OBJETO SOCIAL. J. CONSTITUIR O ADQUIRIR ACCIONES O APORTES DE CAPITAL EN SOCIEDADES QUE TENGAN FINALIDADES SIMILARES, FUSIONARSE CON PERSONAS NATURALES Y JURÍDICAS O ADSORBERIAS Y CELEBRAR TODA CLASE DE NEGOCIOS JURÍDICOS Y DE ADMINISTRACIÓN QUE SE HALLEN DIRECTAMENTE RELACIONADO CON EL EXPRESADO EN DESARROLLO DE OBJETO SOCIAL. K. ACEPTAR, DESCONTAR, ENDOSAR, PROTESTAR Y EN GENERAL, NEGOCIAR TODA CLASE DE TÍTULOS VALORES, DAR O RECIBIR DINERO EN MUTUO CON O SIN INTERESES Y CELEBRAR CUALQUIER TIPO DE CONTRATOS CON ENTIDADES BANCARIAS, CORPORACIONES DE AHORRO Y VIVIENDA Y CUALQUIER OTRA ENTIDAD FINANCIERA. 1. PRESTACIÓN DE SERVICIOS DE ASESORÍA, CONSULTARLA Y/O INTERVENTORIAS EN TODO LO QUE TIENE RELACIÓN CON EL OBJETO SOCIAL; EN GENERAL, 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:

4921 (TRANSPORTE DE PASAJEROS)

ACTIVIDAD SECUNDARIA:

4923 (TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA)

OTRAS ACTIVIDADES:

7710 (ALQUILER Y ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES)

CERTIFICA:

CAPITAL:

**\*\* CAPITAL AUTORIZADO \*\***

VALOR : \$180,000,000.00

NO. DE ACCIONES : 180,000.00

VALOR NOMINAL : \$1,000.00

**\*\* CAPITAL SUSCRITO \*\***

VALOR : \$180,000,000.00

NO. DE ACCIONES : 180,000.00

VALOR NOMINAL : \$1,000.00

**\*\* CAPITAL PAGADO \*\***

VALOR : \$180,000,000.00

NO. DE ACCIONES : 180,000.00

VALOR NOMINAL : \$1,000.00

CERTIFICA:

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

**CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA**

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

**CERTIFICA:**

**\*\* NOMBRAMIENTOS \*\***

QUE POR ACTA NO. 006 DE ASAMBLEA DE ACCIONISTAS DEL 9 DE FEBRERO DE 2015, INSCRITA EL 13 DE AGOSTO DE 2015 BAJO EL NUMERO 02010667 DEL LIBRO IX, FUE (RON) NOMBRADO (S):

NOMBRE	IDENTIFICACION
REPRESENTANTE LEGAL MEDINA RODRIGUEZ TITO JULIO	C.C. 000000079461174
REPRESENTANTE LEGAL SUPLENTE GUTIERREZ RAMOS OSCAR LEONARDO	C.C. 000000080816957

**CERTIFICA:**

FACULTADES DEL REPRESENTANTE LEGAL: LA SOCIEDAD SERÁ GERENCIADA, ADMINISTRADA Y REPRESENTADA LEGALMENTE ANTE TERCEROS POR EL REPRESENTANTE LEGAL, QUIEN NO TENDRÁ RESTRICCIONES DE CONTRATACIÓN POR RAZÓN DE LA NATURALEZA NI DE LA CUANTÍA DE LOS ACTOS QUE CELEBRE. POR LO TANTO, SE ENTENDERÁ QUE EL REPRESENTANTE LEGAL PODRÁ CELEBRAR O EJECUTAR TODOS LOS ACTOS Y CONTRATOS COMPRENDIDOS EN EL OBJETO SOCIAL O QUE SE RELACIONEN DIRECTAMENTE CON LA EXISTENCIA Y EL FUNCIONAMIENTO DE LA SOCIEDAD, EL REPRESENTANTE LEGAL SE ENTENDERÁ INVESTIDO DE LOS MÁS AMPLIOS PODERES PARA ACTUAR EN TODAS LAS CIRCUNSTANCIAS EN NOMBRE DE LA SOCIEDAD, CON EXCEPCIÓN DE AQUELLAS FACULTADES QUE, DE ACUERDO CON LOS ESTATUTOS, SE HUBIEREN RESERVADO LOS ACCIONISTAS. EN LAS RELACIONES FRENTE A TERCEROS, LA SOCIEDAD QUEDARÁ OBLIGADA POR LOS ACTOS Y CONTRATOS CELEBRADOS POR EL REPRESENTANTE LEGAL. LE ESTÁ PROHIBIDO AL REPRESENTANTE LEGAL Y A LOS DEMÁS ADMINISTRADORES DE LA SOCIEDAD, POR SI O POR INTERPUESTA PERSONA, OBTENER BAJO CUALQUIER FORMA O MODALIDAD JURÍDICA PRÉSTAMOS POR PARTE DE LA SOCIEDAD U OBTENER DE PARTE DE LA SOCIEDAD AVAL, FIANZA O CUALQUIER OTRO TIPO DE GARANTÍA DE SUS OBLIGACIONES PERSONALES.

**CERTIFICA:**

EL EMPRESARIO SE ACOGIÓ A LOS BENEFICIOS QUE ESTABLECE EL ARTÍCULO 7 DE LA LEY 1429 DEL 29 DE DICIEMBRE DE 2010, Y QUE AL REALIZAR LA MATRICULA MERCANTIL INFORMÓ BAJO LA GRAVEDAD DE JURAMENTO LOS SIGUIENTES DATOS:

EL EMPRESARIO ASOCIACION DE TRANSPORTADORES DE SIMITI SAS REALIZÓ LA MATRICULA MERCANTIL EN LA FECHA: 23 DE ABRIL DE 2014  
LOS ACTIVOS REPORTADOS EN LA MATRICULA MERCANTIL SON DE: \$172'200.000  
EL NÚMERO DE TRABAJADORES REPORTADO POR EL EMPRESARIO EN SU MATRICULA ES DE: 0

**CERTIFICA**

LOS ACTOS CERTIFICADOS Y QUE FUERON INSCRITOS CON FECHA ANTERIOR AL 23 DE ABRIL DE 2014, FUERON INSCRITOS PREVIAMENTE POR OTRA CAMARA DE COMERCIO. LO ANTERIOR DE ACUERDO A LO ESTABLECIDO POR EL NUMERAL 1.7.1 DE LA CIRCULAR UNICA DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO.

**CERTIFICA:**

QUE LA SOCIEDAD TIENE MATRICULADOS LOS SIGUIENTES ESTABLECIMIENTOS:

NOMBRE : TRANSCONTINENTAL V.I.P. S.A.S.  
MATRICULA NO : 02699112 DE 16 DE JUNIO DE 2016  
RENOVACION DE LA MATRICULA : EL 21 DE NOVIEMBRE DE 2018  
ULTIMO AÑO RENOVADO : 2018  
DIRECCION : CL 152 B NO. 114 - 03 OF 201  
TELEFONO : 6832288  
DOMICILIO : BOGOTÁ D.C.  
EMAIL : GERENCIA@TRANSCONTINENTAL.COM.CO

**CERTIFICA:**

QUE MEDIANTE OFICIO NO. 3182 DEL 2 DE MAYO DE 2017, INSCRITO EL 15 DE MAYO DE 2017 BAJO EL NO. 00160245 DEL LIBRO VIII, EL JUZGADO 32 CIVIL MUNICIPAL DE ORALIDAD BOGOTA D.C., COMUNICO QUE EN EL PROCESO EJECUTIVO SINGULAR DE MINIMA CUANTIA NO. 11001400303220170033100, DE: LEIDY YANIRA SALGUERO SALGADO, CONTRA: TRANSCONTINENTAL V.I.P., SE



**CAMARA DE COMERCIO DE BOGOTA**

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

DECRETÓ EL EMBARGO DEL ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO DE LA REFERENCIA.  
CERTIFICA:

QUE MEDIANTE OFICIO NO. 01566 DEL 10 DE MAYO DE 2018, INSCRITO EL 31 DE MAYO DE 2018 BAJO EL REGISTRO NO. 00168563 DEL LIBRO VIII, EL JUZGADO 77 CIVIL MUNICIPAL DE BOGOTA D.C., COMUNICO QUE EN EL PROCESO EJECUTIVO NO. 11001400307720180040700, DE: ROBERTO GARZON LONDOÑO, CONTRA: TRANSCONTINENTAL S.A.S, SE DECRETO EL EMBARGO DEL ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO DE LA REFERENCIA.

\*\*\*\*\*

CERTIFICA:

DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN EL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO Y DE LA LEY 962 DE 2005, LOS ACTOS ADMINISTRATIVOS DE REGISTRO AQUÍ CERTIFICADOS QUEDAN EN FIRME DIEZ (10) DÍAS HÁBILES DESPUÉS DE LA FECHA DE LA CORRESPONDIENTE ANOTACIÓN, SIEMPRE QUE NO SEAN OBJETO DE RECURSO. LOS SÁBADOS NO SON TENIDOS EN CUENTA COMO DÍAS HÁBILES PARA LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ.

\* \* \* EL PRESENTE CERTIFICADO NO CONSTITUYE PERMISO DE \* \* \*  
\* \* \* FUNCIONAMIENTO EN NINGUN CASO \* \* \*

INFORMACION COMPLEMENTARIA

LOS SIGUIENTES DATOS SOBRE PLANEACION DISTRITAL SON INFORMATIVOS  
FECHA DE ENVIO DE INFORMACION A PLANEACION DISTRITAL : 21 DE NOVIEMBRE DE 2018

SEÑOR EMPRESARIO, SI SU EMPRESA TIENE ACTIVOS INFERIORES A 30.000 SMLMV Y UNA PLANTA DE PERSONAL DE MENOS DE 200 TRABAJADORES, USTED TIENE DERECHO A RECIBIR UN DESCUENTO EN EL PAGO DE LOS PARAFISCALES DE 75% EN EL PRIMER AÑO DE CONSTITUCION DE SU EMPRESA, DE 50% EN EL SEGUNDO AÑO Y DE 25% EN EL TERCER AÑO. LEY 590 DE 2000 Y DECRETO 525 DE 2009.

RECUERDE INGRESAR A WWW.SUPERSOCIEDADES.GOV.CO PARA VERIFICAR SI SU EMPRESA ESTA OBLIGADA A REMITIR ESTADOS FINANCIEROS. EVITE SANCIONES.

\*\*\*\*\*  
\*\* ESTE CERTIFICADO REFLEJA LA SITUACION JURIDICA DE LA \*\*  
\*\* SOCIEDAD HASTA LA FECHA Y HORA DE SU EXPEDICION. \*\*  
\*\*\*\*\*

EL SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO,  
VALOR : \$ 5,800

\*\*\*\*\*  
PARA VERIFICAR QUE EL CONTENIDO DE ESTE CERTIFICADO CORRESPONDA CON LA INFORMACIÓN QUE REPOSA EN LOS REGISTROS PÚBLICOS DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ, EL CÓDIGO DE VERIFICACIÓN PUEDE SER VALIDADO POR SU DESTINATARIO SOLO UNA VEZ, INGRESANDO A WWW.CCB.ORG.CO  
\*\*\*\*\*

ESTE CERTIFICADO FUE GENERADO ELECTRÓNICAMENTE CON FIRMA DIGITAL Y CUENTA CON PLENA VALIDEZ JURÍDICA CONFORME A LA LEY 527 DE 1999.

\*\*\*\*\*  
FIRMA MECÁNICA DE CONFORMIDAD CON EL DECRETO 2150 DE 1995 Y LA AUTORIZACIÓN IMPARTIDA POR LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO, MEDIANTE EL OFICIO DEL 18 DE NOVIEMBRE DE 1996.



Portal web: [www.supertransporte.gov.co](http://www.supertransporte.gov.co)  
Oficina Administrativa: Calle 83 No. 8A-45, Bogotá D.C.  
PBX: 352 87 00  
Correspondencia: Calle 37 No. 28B-21, Bogotá D.C.  
Línea Atención al Ciudadano: 01 8000 915615

Al contestar, favor citar en el asunto este No. de  
Registro 20195500672981



Bogotá, 09/12/2019

Señor (a)  
Representante Legal y/o Apoderado (a)  
**Transcontinental V.I.P. S.A.S**  
CALLE 152B NO 114 - 03 OFICINA 201  
BOGOTA - D.C.

**Asunto:** Citación Notificación

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la Resolución No. 13834 de 9/12/2019 contra esa empresa.

En consecuencia debe acercarse a la Secretaría General de esta Entidad, ubicada en la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes del recibido de este citatorio con el objeto de 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](http://www.supertransporte.gov.co), pestaña "Normatividad" link "Edictos de 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](http://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.

**Sandra Liliana Cerós Velásquez**  
Grupo Apoyo a la Gestión Administrativa

C:\Users\l\Desktop\PLANTILLAS\_DIARIAS\MODELO CITATORIO 2018.odt

15-DIF-04  
V2

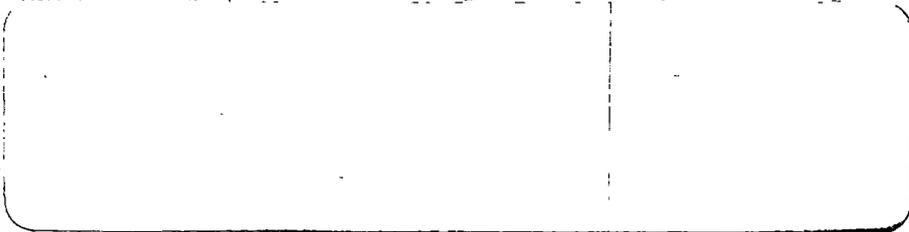


Libertad y Orden

# Superintendencia de Puertos y Transporte

República de Colombia

## PROSPERIDAD PARA TODOS



### Remitente

Membres Razón Social: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - REGISTRADAS  
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la espedid  
Ciudad: BOGOTÁ D.C.  
Departamento: BOGOTÁ D.C.

### Destinatario

Membres Razón Social: Transcontinental V.I.P. S.A.S  
Dirección: CALLE 1526 NO 141 - 03 OFICINA 201  
Ciudad: BOGOTÁ D.C.  
Departamento: BOGOTÁ D.C.

472	Motivos de Devolución	<input checked="" type="checkbox"/> No Resgado	<input checked="" type="checkbox"/> No Recibido	<input checked="" type="checkbox"/> No Escribido	<input checked="" type="checkbox"/> No Actado	Número
	Dirección Errada	<input checked="" type="checkbox"/> Desconocido	<input checked="" type="checkbox"/> Fallecido	<input checked="" type="checkbox"/> Fuerza Mayor	<input checked="" type="checkbox"/> Fecha 2/1	
	Fecha: 10/12/19	Nombre del Distribuidor: GILDAR DEN		Nombre del Destinatario: GILDA DEN		
	C.C. Bogotá	C.C. Centro de Distribución: Casa 38505		Observaciones: A Dorado		