

Bogotá, 23/07/2025.

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20255330402901**

Fecha: 23/07/2025

Señor (a) (es)

Megavans S.A

Cra 58 169A 55 Local 131 Centro Comercial Punto 170
Bogota, D.C.

Asunto: Notificación por Aviso Resolución No. 5395

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Por medio de la presente la Superintendencia de Transporte en cumplimiento del artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), realiza la notificación por aviso de la(s) resolución(es) No(s) **5395** de **07/04/2025** expedida por **Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre**, remitiéndose copia íntegra de está; precisando que se considerará surtida la notificación al día siguiente al de la entrega de presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente me permito informarle que, Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre y, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con el artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,

 Firmado digitalmente
por: NATALIA HOYOS
SEMANATE

Natalia Hoyos Semanate

Coordinadora del Grupo de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo en 31 páginas

Proyectó: Gabriel Benitez Leal. *Gabriel Bl*

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 5395 DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

**LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES 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, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 6652 de 2019, la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el Decreto 2409 de 2018

CONSIDERANDO

PRIMERO: Mediante Resolución No. 3832 del 17 de abril de 2024, se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos contra la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, (en adelante también la Investigada) por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en:

CARGO PRIMERO los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el parágrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

CARGO SEGUNDO el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que la Resolución de apertura se citó a notificación mediante Guía No. RA476474191CO del 11 de mayo de 2024 y posteriormente por aviso del 18 de junio de 2024 mediante Guía No. RA481728282CO expedidos por la empresa de servicios postales nacionales 4-72.

2.1 Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO SÉPTIMO** de la Resolución No. 3832 del 17 de abril de 2024, se ordenó publicar el contenido de esta se tiene que, una vez vencido el término previsto, no se presentó solicitud alguna por parte de terceros interesados en la presente investigación.

TERCERO: Que, una vez notificada la resolución de apertura de investigación, la Investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles, contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, término que venció el día 10 de julio de 2024.

CUARTO: Que, vencido el término, se consultó el sistema de gestión documental de esta Entidad, encontrando que la Investigada no presentó

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

escrito de descargos en contra de la Resolución No. 3832 del 17 de abril de 2024, dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

QUINTO: Que mediante Resolución No. 13510 de 17 de diciembre de 2024, comunicada el día 19 de febrero del 2025, de conformidad a la publicación de comunicación por aviso página web de fecha 19 de febrero del 2025, expedidos por la Entidad, se ordenó la apertura y cierre del periodo probatorio y se corrió traslado para alegar de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio.

SEXTO: 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 para que presentara alegatos de conclusión de conformidad con el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el 05 de marzo del 2025, se consultaron las bases de datos de la entidad, donde se evidenció que la Investigada NO presentó alegatos de conclusión dentro del término establecido

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

7.1. 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.¹

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 delegación² 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,³ 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 SuperTransporte⁴ (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,⁵

¹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3.

² 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.”

³ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

⁴ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018

⁵ “**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 transporte de las entidades territoriales y demás

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

establecida en la 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.⁶

Así mismo, se previó que “Que en el numeral 3 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[tramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito. Igualmente, que en el numeral 4 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[i]mponer las medidas y sanciones que correspondan a sanciones que correspondan de acuerdo con la Ley, por la inobservancia de órdenes e instrucciones impartidas por la Superintendencia o de la obstrucción de su actuación administrativa, previa solicitud de explicaciones y práctica de pruebas si hay lugar a ello”⁷

7.2. Regularidad del procedimiento administrativo

7.2.1 Oficiosidad

Resulta relevante en el caso señalar que la oficiosidad es la potestad que tiene el Juez, en la Impulsión y Dirección del proceso, debiendo éste tomar las medidas pertinentes para que las partes observen las formas establecidas por la Ley, y disponiendo este de los medios necesarios para la búsqueda de la verdad, incluso sin el requerimiento de las partes.

De igual manera se hace necesario tener en cuenta que en desarrollo del postulado constitucional de la efectividad de los derechos fundamentales, el juez ha de guiar el proceso a la luz del principio de oficiosidad. En tal virtud, el juez está obligado a asumir un papel activo, de impulso del proceso, con el fin de dilucidar si realmente existe la violación o la amenaza de los derechos que el peticionario invocó, o de otros, y además debe considerar si las pruebas pedidas son suficientes para resolver, y si los hechos expuestos constituyen un conjunto completo, o si, por el contrario, son tan inconexos y aislados que exijan complemento informativo suficiente para que el fallador pueda formarse cabal concepto acerca del asunto objeto de su examen.

Dentro de la Administración, el Derecho Sancionador tiene como finalidad mantener el orden del sistema y reprimir por medios coactivos, aquellas conductas contrarias a las políticas del ente estatal, por lo cual pueden imponerse sanciones a quienes incurran en la inobservancia de las acciones u omisiones que le son impuestas por el ordenamiento normativo administrativo, o el que sea aplicable por la Administración Pública en cada caso.

dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.”

⁶ 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.

⁷ 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.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

El procedimiento administrativo sancionador es por completo escrito, lo cual hace necesario la conformación de un expediente donde se constaten todas las actuaciones realizadas tanto por la Administración como por el sujeto investigado y mediante el cual se pueda comprobar la existencia o no del hecho atribuido, a fin de determinar la responsabilidad correspondiente.

En el caso que nos ocupa este Despacho observa que no fue necesario solicitar pruebas de oficio, toda vez que las pruebas obraban en el expediente por una parte y las solicitadas a la investigada en función de que pudiera ejercer su derecho a la defensa, no fueron allegadas, por lo anterior cabe resaltar lo siguiente: “Los términos procesales “constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia”. Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes.”⁸

7.3.2 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 2019.⁹ 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.¹⁰

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:¹¹

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.¹² Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.¹³⁻¹⁴

⁸ Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

⁹ 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.

¹⁰ “**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

¹¹ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad.**” (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹² “**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

¹³ “(...) 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

¹⁴ “**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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

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.¹⁵

(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.¹⁶

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 técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables.¹⁷

(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.¹⁸

Igualmente, se resalta que el Honorable Consejo de Estado, sala de lo Contencioso administrativo, del quince (15) de junio de dos mil diecisiete (2017), radicado 250002324000200600937 01, analizo la procedibilidad de la imposición de sanciones a los vigilados que incumplan las instrucciones expedidas por una superintendencia, así:

“La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga esta facultad. Se trata del poder de la administración de examinar y verificar las actividades desarrolladas por los particulares en aras de que se cumplan las leyes, los reglamentos, órdenes y demás instructivos necesarios para asegurar que tales actividades respondan a los fines de interés público.

La facultad de policía administrativa, que es como se conoce ese poder de supervisión y control a cargo del Estado, no precisa de la existencia de leyes y reglas ad hoc o híperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de normas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden

¹⁵ “(...) 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

¹⁶ “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

¹⁷ Cfr. Pp. 19 a 21

¹⁸ “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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente.”

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

En el cargo **PRIMERO Y SEGUNDO** 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 se hizo referencia a otra norma del mismo rango. Por lo tanto, será respecto de esos cargos que se hará 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.¹⁹

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías del Investigado en la etapa 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.²⁰

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²¹ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.²²

OCTAVO: 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:²³

8.1. Sujeto investigado

¹⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

²⁰ “**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).

²¹ 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.

²² Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

²³ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

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”.²⁴

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

8.2. 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.

"CARGO PRIMERO: *Que de conformidad con el Informe Único de Infracción al Transporte No. 1015383584 del 29 de junio de 2022 impuesto al vehículo de placas SGU251, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865- 2**, se tiene que la Investigada presuntamente prestó servicios no autorizados.*

*Que para esta Entidad, la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, al prestar presuntamente un servicio no autorizado, pudo configurar una vulneración a la normatividad del sector transporte, lo que representa una infracción a lo contemplado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el párrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. (...)"*

CARGO SEGUNDO: *Que de conformidad con el Informe Único de Infracción al Transporte No. 1015379140 del 17 de marzo de 2022 impuesto al vehículo de placas SGU251, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865- 2**, presuntamente prestó el servicio de transporte terrestre automotor especial, sin contar los requisitos y documentos que son exigidos por la normatividad que regula el sector transporte, como lo es la tarjeta de operación.*

*Que para esta Entidad, la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, al prestar presuntamente el servicio de transporte terrestre especial, con la Tarjeta de Operación vencida, pudo configurar una vulneración a la norma de transporte tal como quedó demostrado a lo largo de este acto, lo que implica que vulneró lo contemplado en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. (...)"*

8.2.1 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de tránsito y transporte.

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,²⁵ con la

²⁴ Cfr. Ley 1537 de 2011 artículo 49 numeral 1.

²⁵ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

colaboración y participación de todas las personas.²⁶ A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,²⁷ 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”.²⁸

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”.²⁹

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.³⁰ Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;³¹ (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;³² (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.³³

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,³⁴ del Consejo de Estado y 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”.³⁵

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,³⁶ respecto

²⁶ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

²⁷ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

²⁸ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

²⁹ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

³⁰ 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.

³¹ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

³² Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

³³ “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.

³⁴ “(...) 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.

³⁵ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

³⁶ “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/features/factfiles/roadsafety/es/>

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.³⁷ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.³⁸

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,³⁹ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa⁴⁰ (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,⁴¹ conductores⁴² y otros sujetos que intervienen en la actividad,⁴³ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,⁴⁴ a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que

³⁷ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

³⁸ Cfr. Organización Mundial de la Salud

https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

³⁹ 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. 2º). **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.

⁴⁰ “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.

⁴¹ V.gr. Reglamentos técnicos.

⁴² V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

⁴³ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

⁴⁴ “[...] 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.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

“quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos”.⁴⁵

8.2.2 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”.⁴⁶

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”.⁴⁷ 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.”⁴⁸

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”.⁴⁹

(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.”⁵⁰

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.⁵¹ 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

⁴⁵ 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).

⁴⁶ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁴⁷ Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29.

⁴⁸ Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3.

⁴⁹ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁵⁰ Cfr. Código General del Proceso artículo 167.

⁵¹ “(...) 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. Pag.57

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

aplicación reclama y que, además le indica al juez como debe fallar cuando no aparecen probados tales hechos”.⁵²

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”.⁵³

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.

8.2.3 Del Informe Único de Infracciones al Transporte

Respecto de este tema es preciso traer a colación el artículo 2.2.1.8.3.3 del decreto 1079 de 2015 Informe de Infracciones de Transporte el cual se refiere en los siguientes términos:

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

Este Despacho procede a aclarar, que el Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT) que es el fundamento de esta investigación, es un documento público que goza de presunción de autenticidad, por consiguiente, es prueba idónea y suficiente para soportar la apertura y trámite de la investigación, de conformidad con los artículos 243, 244 y 257 del Código General del Proceso:

***"Artículo 243.** Distintas clases de Documentos. Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.*

***"Artículo 244.** Documento auténtico. Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento. (...)*

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

⁵² Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998.

⁵³ 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.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

"Artículo 257. Alcance probatorio. Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."

Así las cosas, el documento público por su naturaleza, se presume auténtico y, por lo tanto, goza de total valor probatorio y no es susceptible de ratificación.

En estos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto relevante, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad, por lo tanto, es claro que del mismo se desprenden datos, tales como se señalan en la casilla número 17 de los mencionados IUITs, circunstancias en contra de la empresa investigada y que documentan la presunta infracción en vía por parte del agente de control correspondiente.

De esta manera, y de acuerdo con el artículo el artículo 167 del Código General del Proceso, el cual señala que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen, la Investigada ha debido acreditar o solicitar las pruebas correspondientes de los hechos que desvirtuaran lo plasmado por el agente de control en vía, máxime cuando esto se relaciona con causales de exoneración de la responsabilidad administrativa que se deriva del respectivo Informe, para lo cual no es suficiente la mera afirmación de su ocurrencia, por lo que debe asumirse la carga probatoria correspondiente ante tales manifestaciones.

En tal sentido, de la norma en comento igualmente se desprende la movilidad de la carga de la prueba o la carga dinámica de la misma, en virtud de la cual, en circunstancias concretas, le corresponde acreditar determinados hechos a quien esté en condiciones más favorables para hacerlo, con mayor razón cuando estos son invocados o esgrimidos en perspectiva del derecho de defensa y contradicción, y en función de causales o circunstancias de exoneración, como en el caso de marras.

Lo anterior, teniendo en cuenta, como se señaló anteriormente, que el Informe Único de Infracción al Transporte es prueba idónea y conducente de los hechos allí expuestos y del mérito para abrir investigación administrativa

8.3. 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. (...)"⁵⁴

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba⁵⁵ conforme al cual "no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso",⁵⁶ el Despacho procederá a apreciar

⁵⁴ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.

⁵⁵ "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.

⁵⁶ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.⁵⁷

8.3.1 Respetto del cargo primero por la presuntamente prestación de un servicio no autorizado.

En la resolución de apertura No. 3832 del 17 de abril de 2024, se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente prestar un servicio no autorizado, en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte, infringiendo los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, por la prestación de servicios no autorizados, lo cual se encuadra en la conducta prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Que la formulación del cargo tuvo como fundamento en el Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015383584 del 29 de junio de 2022**, impuesto al vehículo de placa **SGU251**, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, toda vez que se encontró que: “vehículo de servicio público especial prestando servicio colectivo” (...), de acuerdo con lo indicado en la casilla 17 del IUIT señalado, y los demás datos identificados en el IUIT, el cual se encuentra anexo al presente acto administrativo.

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio obrante en el expediente con respecto al Informe Único de Infracción al Transporte No. **1015383584 del 29 de junio de 2022** y evidenció que el agente determinó que el conductor del vehículo se encontraba prestando un servicio no autorizado: toda vez que “*Vehículo tipo microbús que en su interior transporta 10 pasajeros cobrándoles una suma de \$2000 colombianos no cuenta con extracto de contrato cambiando la modalidad de servicio.*”, que el vehículo en cuestión prestó el servicio de transporte, en una modalidad diferente a la que ha sido habilitada, de esta manera desconociendo los criterios establecidos por la normatividad de transporte, para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, y su habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte, y que por el contrario la empresa investigada no aportó prueba alguna que desvirtuara dicha conducta.

Que previo resolver el problema jurídico entablado en este cargo, considera el Despacho pertinente poner de presente que según la resolución No. 1860 del 30/12/1999, la empresa se encuentra habilitada ante el Ministerio de Transporte para prestar el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera.

Lo anterior quiere decir que los vehículos vinculados a la empresa deben ser destinados y despachos para ejecutar el servicio de transporte a un conglomerado en específico, es decir especial, tal como señala la normatividad del sector transporte.

Así las cosas, se evidencia que se está prestando un servicio no autorizado teniendo en cuenta que el comportamiento de la empresa debe estar ajustado a la normativa que regula el transporte especial, en el sentido que el servicio debe estar dirigido al transporte de un grupo específico de usuarios con un mismo origen y destino, de igual modo el pago por el servicio debe ser

⁵⁷ “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.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

directamente con la empresa de transporte además la operación del vehículo debe estar respaldada con el Formato Único de Extracto del Contrato, que ninguno de esos presupuesto se ha cumplido en el caso que se está evaluando, por el contrario, se evidencia un servicio no autorizado.

Para desarrollar la anterior tesis anotada, se tiene el siguiente material probatorio y sustento jurídico, que permite determinar que la Investigada ha transgredido la normatividad que rige el sector transporte, veamos:

Que la Ley 336 de 1996, el Estatuto Nacional del Transporte ha establecido los principios, la reglamentación y las sanciones a imponer en relación con la prestación del servicio de transporte. De esta manera se tiene que el artículo 16 y 18 de la citada Ley, regula lo relacionado con la prestación de servicios no autorizados, veamos:

*“(...) **Artículo 16.-** De conformidad con lo establecido por el artículo 3, numeral 7 de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estar sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o reas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional. (...)” (subrayado fuera del texto)*

“(...)”

***Artículo 18.** El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones establecidas. (...)”*

En síntesis, se considera que existe un servicio no autorizado cuando la autoridad de tránsito, una vez determina la clase de servicio al cual se encuentra matriculado el vehículo, comprueba que el servicio que se está prestando con el mismo no cumple con las características del servicio autorizado sino de otro distinto, motivo por el cual los agentes en vía habrían documentado el hecho de estar incumpliendo dichas condiciones, al realizar una modalidad para la cual no se encontraba habilitado.

Se debe recordar que de conformidad con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015, se estableció que los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

Es por eso el Despacho considera preciso indicar que los Informes de Infracciones al Transporte son documentos públicos al tenor del artículo 243 del Código General del Proceso, el cual prescribe:

Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.

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

Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza. Las declaraciones que hagan los interesados en escritura pública tendrán entre estos y sus causahabientes el alcance probatorio señalado en el artículo 250; respecto de terceros se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica.

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el informe de Infracción al Transporte fue aportado a la presente actuación en original, este se entiende auténtico y tiene valor probatorio, a causa de esto, este da fe de los datos que de él se desprenden.

Dentro de estos, hechos tales como: la identificación de la empresa transportadora y la infracción cometida que se aprecia; circunstancias que en su conjunto invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es ella quien se le impone el deber de desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Así mismo, la ley permite a las empresas de transporte público, y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora. Por esto, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio público de transporte terrestre automotor y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada, sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben dirigirse a una misma finalidad, la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio de esta forma la empresa legalmente constituida es garante de conformidad con el artículo 984 del código de comercio.

En este sentido el código Civil, dispone lo siguiente.

“ARTICULO 2347. RESPONSABILIDAD POR EL HECHO PROPIO Y DE LAS PERSONAS A CARGO. Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.

Así mismo, la Honorable Corte Constitucional sostiene:

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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

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

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

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

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

De acuerdo con estos planteamientos, será a la empresa de Transporte a quien se le impondrá la carga de ejercer la vigilancia sobre la labor que desarrollen sus equipos, sobre el personal y, en general, sobre las actividades propias de su objeto social. Por tal razón, no se encuentra configurado ningún eximente de responsabilidad en este cargo, particularmente, el hecho exclusivo y atribuible a un tercero.

Al respecto la investigada no ejerció su derecho de defensa, por tal motivo esta dirección encuentra esclarecida la vulneración a las normas del sector transporte.

En vista de que la empresa Investigada debía cumplir con la normatividad exigida por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio para el

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

cual se encuentra habilitado, esta Dirección procederá a **DECLARAR RESPONSABLE** a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, frente al **CARGO PRIMERO**.

8.3.2. Por presuntamente prestar el servicio público de transporte sin portar la Tarjeta de Operación vigente.

De acuerdo con la Resolución No. 3832 del 17 de abril de 2024, esta Dirección inició proceso administrativo sancionatorio en contra de la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, por presuntamente vulnerar lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

De acuerdo con el Informe Único de Infracciones al Transporte No. 1015379140 del 17 de marzo de 2022, impuesto al vehículo de placa SGU251, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, presuntamente presta el servicio de transporte especial sin contar con la tarjeta de operación vigente, como se indica en la casilla 16 del IUIT señalado. Este documento es indispensable para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial.

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio obrante en el expediente y los argumentos de la representante legal con respecto al Informe Único de Infracción al Transporte, donde el agente de tránsito determino que el vehículo prestó el servicio sin portar la tarjeta de operación.

Ahora bien, después de verificar las observaciones del agente con respecto del porte de la tarjeta de operación, se tiene el Decreto 491 de 2020 “Por el cual se adoptan medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios por parte de las autoridades y los particulares que cumplan funciones públicas y se toman medidas para la protección laboral y de los contratistas de prestación de servicios de las entidades públicas, en el marco del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica” en su artículo 8 manifiesta:

“(...) ARTICULO 8. Ampliación de la vigencia de permisos, autorizaciones, certificados y licencias. Cuando un permiso, autorización, certificado o licencia venza durante el termino de vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social y cuyo trámite de renovación no pueda ser realizado con ocasión de las medidas adoptadas para conjurarla, se entenderá prorrogado automáticamente el permiso, autorización, certificado y licencia hasta un mes (1) más contado a partir de la superación de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Superada la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social el titular del permiso, autorización, certificado o licencia, deberá realizar el trámite ordinario para su renovación. (...)”

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

Por lo expuesto, para esta Dirección no es procedente sancionar por el IUIT mencionado al estar en vigencia el artículo 8 del Decreto 491 de 2020, toda vez que la finalización de emergencia sanitaria por el COVID – 19 se declaró el 30 de junio de 2022, en ese sentido de acuerdo a la normatividad ya enunciada, las empresas de transporte contaban con un mes más a partir de esa fecha para realizar el trámite de expedición de permiso, autorización, certificado o licencia, en consecuencia se amplió la vigencia de las tarjetas de operación por el estado de emergencia Sanitaria declarado por el Ministerio de Salud y Protección Social.

Con base en lo anterior, este Despacho no encuentra responsabilidad por parte de la Investigada, motivo por el cual se **EXONERA** por el **CARGO SEGUNDO**.

NOVENO: 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”.⁵⁸

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.⁵⁹ Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

9.1 EXONERAR

El **CARGO SEGUNDO:** a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, al no encontrarse probada la conducta contemplada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996

⁵⁸ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4.

⁵⁹ 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:

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.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

9.2. DECLARAR RESPONSABLE

Del **CARGO PRIMERO**: Que de conformidad con el IUIT No. 1015388892 de 07 de diciembre de 2022, impuesto al vehículo de placa SGU251, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, toda vez que se encontró que el vehículo prestaba el servicio de transporte con la tarjeta de operación vencida, de acuerdo con lo indicado en la casilla 17 del IUIT señalado.

Que, para esta Entidad, la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, al prestar el servicio de transporte terrestre especial, con la tarjeta de operación vencida, pudo configurar una vulneración a la norma de transporte tal como quedó demostrado a lo largo de este acto, lo que implica que vulneró lo contemplado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el parágrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996..

9.2.1. Sanciones procedentes

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 obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos”.

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor. 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.

(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, 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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

‘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 índole 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”.

De otra parte, 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”. (**Subrayado y negrita fuera del texto original**).

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo la conducta del Investigado inmersa en el criterio de graduación de la sanción señalada en el numeral 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 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.

9.2.2. Graduación de la sanción

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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

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

Conforme a lo manifestado en la parte motiva del presente acto administrativo y, acorde a la conducta que se investiga, como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra de la empresa automotor especial, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad, la ausencia de aceptación expresa de la infracción, y que el patrimonio⁶⁰ 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.

Que la Ley 2294 de 2023 en su artículo 313 señala: "**ARTÍCULO 313. UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-**. Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-, en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- aplicable para el año siguiente.

El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos (\$10.000.00).

Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado; montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario - UVT-, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico -UVB- del año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.

PARÁGRAFO PRIMERO. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico -UVB-, se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana. (...)

⁶⁰Diccionario de la Real Academia de la lengua 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, Real Academia de la lengua.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

Por lo anterior el Ministerio de Hacienda y Crédito Público profirió la Resolución No. Resolución 3914 del 17 de diciembre de 2024 por medio de la cual se reajusta el valor de la unidad de valor básico – UVB para la vigencia 2025, siendo este de ONCE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS (\$11.552).

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

Del **CARGO PRIMERO** a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, por la vulneración de lo previsto los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el párrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Responsabilidad correspondiente a lo probado en el Informe Único de Infracción al Transporte No. 1015383584 del 29 de junio de 2022, impuesto al vehículo de placa SGU251, vinculado a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**.

De conformidad con lo previsto en el literal a) del Parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996⁶¹, el valor de la **MULTA** a título de sanción que se impone por el Cargo primero será de **DOS MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.157.300)** equivalente a 2,16 SMMLV al año 2022, que a su vez equivalen a 187 Unidades de Valor Básico para la vigencia 2025.

Que se debe precisar que la conducta desplegada por la empresa, se toma teniendo en cuenta que esta genera un impacto social negativo, si se tiene en cuenta que con ella se vulnera el orden jurídico establecido y el carácter de obligatoriedad que tienen las normas en el ordenamiento jurídico de acuerdo con lo analizado en la parte motiva del presente acto, por lo que la seguridad de la actividad transportadora ha resultado afectada, al desplegarse la prestación de un servicio de transporte terrestre automotor especial no autorizado y por prestar el servicio público de transporte especial sin la tarjeta de operación vigente.

DÉCIMO: 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 obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos”.

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor. Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las

⁶¹ **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

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

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.

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, 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 índole 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".

En mérito de lo expuesto, la Dirección,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. Declarar **RESPONSABLE** a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Especial empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

Del **CARGO PRIMERO** a la empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, por la vulneración de los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el parágrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2: SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Especial empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, frente al:

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

CARGO PRIMERO el valor de la **MULTA** a título de sanción que se impone por el Cargo primero será de la **MULTA** a título de sanción que se impone por el Cargo primero será de **DOS MILLONES CIENTO CINCUENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS PESOS M/CTE (\$2.157.300)** equivalente a 2,16 SMMLV al año 2022, que a su vez equivalen a 187 Unidades de Valor Básico para la vigencia 2025.

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 ([\(601\) 3526700](tel:6013526700) 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 con lo previsto en el artículo 99 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO 3. EXONERAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Especial empresa **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2** por el cargo **SEGUNDO** de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

ARTÍCULO 4: 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 **MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 5. Una vez surtida la respectiva notificación, remítase copia de esta a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

ARTÍCULO 6. Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre y, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con el artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

RESOLUCIÓN No 5395

DE 09-04-2025

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

ARTÍCULO 7. 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 esta al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado
digitalmente
por ARIZA
MARTINEZ
CLAUDIA
MARCELA
Fecha:
2025.04.09
09:34:03 -05'00'

CLAUDIA MARCELA ARIZA MARTINEZ

Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Notificar:

MEGAVANS S.A con NIT 830053865-2

Representante legal o quien haga sus veces

Correo electrónico: gerencia@megavans.com.co

Dirección: Cra 58 No. 169A-55 Local 131 Centro Comercial Punto 170
Bogotá D.C

Proyectó: Juan Carlos Salamanca - Profesional Especializado A.S.

Revisor: Danny García – Profesional Especializado DITTT

CON FUNDAMENTO EN LA MATRÍCULA E INSCRIPCIONES EFECTUADAS EN EL
REGISTRO MERCANTIL, LA CÁMARA DE COMERCIO CERTIFICA:

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: EMPRESA DE TRANSPORTE MEGAVANS S.A. - EN
LIQUIDACION
Sigla: MEGAVANS S.A.
Nit: 830.053.865-2
Domicilio principal: Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 00915441
Fecha de matrícula: 2 de febrero de 1999
Último año renovado: 2019
Fecha de renovación: 11 de julio de 2019
Grupo NIIF: GRUPO III. Microempresas

LAS PERSONAS JURÍDICAS EN ESTADO DE LIQUIDACIÓN NO TIENEN QUE RENOVAR LA MATRÍCULA MERCANTIL DESDE LA FECHA EN QUE SE INSCRIBIÓ EL DOCUMENTO QUE DA INICIO AL PROCESO DE LIQUIDACIÓN. (ARTÍCULO 31 LEY 1429 DE 2010, NUMERAL 2.1.3.13, CAPÍTULO SEGUNDO, TÍTULO VIII DE LA CIRCULAR ÚNICA DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO).

LA PERSONA JURÍDICA NO HA CUMPLIDO CON EL DEBER LEGAL DE RENOVAR SU MATRÍCULA MERCANTIL. POR TAL RAZÓN, LOS DATOS CORRESPONDEN A LA ÚLTIMA INFORMACIÓN SUMINISTRADA POR EL COMERCIANTE EN EL FORMULARIO DE MATRÍCULA Y/O RENOVACIÓN DEL AÑO: 2019.

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Cra 58 No. 169A-55 Local 131
Centro Comercial Punto 170
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: gerencia@megavans.com.co
Teléfono comercial 1: 8052616
Teléfono comercial 2: 8052683
Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Cra 58 No. 169A-55 Local 131
Centro Comercial Punto 170
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico de notificación: gerencia@megavans.com.co
Teléfono para notificación 1: 8052616
Teléfono para notificación 2: 8052683
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica NO autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Procesos y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Constitución: Que por Escritura Pública no. 0000092 de Notaría 15 De Bogotá D.C. del 25 de enero de 1999, inscrita el 2 de febrero de 1999 bajo el número 00666826 del libro IX, se constituyó la sociedad comercial denominada EMPRESA DE TRANSPORTE MEGAVANS S.A..

DISOLUCIÓN

La persona jurídica quedó disuelta y en estado de liquidación, en virtud de lo establecido en el artículo 31 de la Ley 1727 de 2014, mediante inscripción No. 03094234 del libro IX, de 29 de abril de 2024.

OBJETO SOCIAL

Objeto Social: La sociedad tendrá como objeto principal las siguientes actividades: Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en cualquiera de sus modalidades por medio de vehículos automotores propios o ajenos, asociados o administrados por la sociedad. También constituye objeto de la sociedad, tomar y/ o dar en arriendo o alquiler, vehículos automotores con conductor o sin él. Además, la sociedad podrá establecer talleres para la reparación de vehículos, estaciones de servicio para el abastecimiento de combustibles y lubricantes; almacenes de repuestos automotores, importar y comercializar vehículos, repuestos, llantas y demás elementos que tengan relación con la industria del transporte. También podrá adquirir bienes muebles e inmuebles, gravarlos, girar, endosar, adquirir, aceptar, cobrar, protestar, cancelar instrumentos negociables o cualquier otro efecto de comercio, tomar o dar dinero en préstamos con terceros o con los mismos socios, con interés o sin él y constituirse en depositaria de sus propios socios, dándole a estos depósitos el destino que indiquen sus depositantes. En desarrollo del mismo podrá la sociedad ejecutar todos los actos o contratos que fueren convenientes o necesarios para el cabal cumplimiento de su objeto social y que tengan relación directa con el objeto mencionado, tales como: Formar parte de consorcios y alianzas con otras sociedades anónimas o de responsabilidad limitada. -

CAPITAL

Capital:

**** Capital Autorizado ****

Valor : \$400,000,000.00
No. de acciones : 40,000.00
Valor nominal : \$10,000.00

**** Capital Suscrito ****

Valor : \$368,000,000.00
No. de acciones : 36,800.00
Valor nominal : \$10,000.00

**** Capital Pagado ****

Valor : \$368,000,000.00
No. de acciones : 36,800.00
Valor nominal : \$10,000.00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Representación Legal: La sociedad tendrá un gerente, que podrá ser o no miembro de la junta directiva, con un suplente que reemplazará al principal, en sus faltas accidentales, temporales o absolutas. -

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Facultades del Representante Legal: El gerente o quien haga sus veces es el representante legal de la sociedad para todos los efectos. El gerente ejercerá todas las funciones propias de la naturaleza de su cargo, y en especial, las siguientes: A.- Representar a la sociedad ante los accionistas, ante terceros y ante toda clase de autoridades del orden administrativo y jurisdiccional. B.- Ejecutar todos los actos y operaciones correspondientes al objeto social, de conformidad con lo previsto en las leyes y en estos estatutos. C.- Autorizar con su firma todos los documentos públicos o privados que deban otorgarse en desarrollo de las actividades sociales o en interés de la sociedad. D.- Presentar a la asamblea general en sus reuniones ordinarias, un inventario y un balance de fin de ejercicio, junto con un informe escrito sobre la situación de la sociedad, un detalle completo de la cuenta de pérdidas y ganancias y un proyecto de distribución de utilidades obtenidas. E.- Nombrar y remover los empleados de la sociedad cuyo nombramiento y remoción le delegue la junta directiva. Se propone: Nombrar y remover los empleados de la sociedad. F.- Tomar todas las medidas que reclame la conservación de los bienes sociales, vigilar la actividad de los empleados de la administración de la sociedad e impartirles, las ordenes e instrucciones que exija la buena marcha de la compañía. G.- Las convocatorias del caso cuando lo ordenen los estatutos, la junta directiva o el revisor fiscal de la sociedad. H.- Convocar la junta directiva cuando lo considere necesario o conveniente y mantenerla informada del curso de los negocios sociales. I.- Cumplir las órdenes e instrucciones que le imparta la asamblea general o la junta directiva, y, en particular, solicitar autorizaciones para los negocios que deben aprobar previamente la asamblea o la junta directiva según lo disponen las normas correspondientes del presente estatuto. J.- Cumplir o hacer que se cumplan oportunamente todos los requisitos o exigencias legales que se relacionen con el funcionamiento y actividades de la sociedad. K.- Otorgar los mandatos judiciales o extrajudiciales que demanden los negocios sociales. L.- Velar por el recaudo e inversiones de los dineros e inversiones de la compañía. M.- Designar y remover los empleados que no este adscritos a otros órganos de la sociedad, así como asignarles los salarios. - N.- Delegar en el gerente o en cualquier otro empleado, las funciones que estime convenientes. O.- Autorizar al gerente para comprar, vender o gravar bienes inmuebles y para celebrar los contratos cuyos valores excedan de doscientos (200) salarios mínimos.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

** Nombramientos **

Que por Escritura Pública no. 0000092 de Notaría 15 De Bogotá D.C. del 25 de enero de 1999, inscrita el 2 de febrero de 1999 bajo el número

00666826 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
GERENTE	
ZAMBRANO HERRERA MARCELA CATALINA	C.C. 000000052055848

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

**** Junta Directiva: Principal (es) ****

Que por Acta no. 0004-99 de Asamblea de Accionistas del 30 de octubre de 1999, inscrita el 20 de diciembre de 2000 bajo el número 00757349 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
PRIMER RENGLON	
ZAMBRANO HERRERA MARCELA CATALINA	C.C. 000000052055848
SEGUNDO RENGLON	
ALARCON CEPEDA ALIRIO DE JESUS	C.C. 000000079102682
TERCER RENGLON	
PLATA BAZURTO CECILIA	C.C. 000000041346694
CUARTO RENGLON	
GARCIA DEL CASTILLO LEONARDO	C.C. 000000019467088
QUINTO RENGLON	
MEJIA CANTOR JOSE RODRIGO	C.C. 000000019283046

**** Junta Directiva: Suplente (s) ****

Que por Acta no. 0004-99 de Asamblea de Accionistas del 30 de octubre de 1999, inscrita el 20 de diciembre de 2000 bajo el número 00757349 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
PRIMER RENGLON	
ZEA MORENO JULIO ENRIQUE	C.C. 000000017050767
SEGUNDO RENGLON	
OSMA PEÑA NANCY	C.C. 000000051774483
TERCER RENGLON	
VARGAS GILBERTO	C.C. 000000017057505
CUARTO RENGLON	
CARDOZO GALEANO FABIO	C.C. 000000079202071
QUINTO RENGLON	
BUITRAGO PIÑEROS LESBY ASTRID	C.C. 000000051634683

REVISORES FISCALES

**** Revisor Fiscal ****

Que por Acta no. 001 de Asamblea de Accionistas del 2 de febrero de 2018, inscrita el 21 de febrero de 2018 bajo el número 02304950 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
REVISOR FISCAL PRINCIPAL	
ANDRADE LEYVA CESAR AUGUSTO	C.C. 000000079409659

Que por Documento Privado No. Sin núm del 01 de enero de 2019, inscrito el 9 de Julio de 2019, bajo el No. 02484195 del libro IX, Andrade Leyva Cesar Augusto renunció al cargo de Revisor Fiscal de la sociedad de la referencia, con los efectos señalados en la sentencia c-621/03 de la Corte Constitucional.

REFORMAS DE ESTATUTOS

Reformas:

Documento No.	Fecha	Origen	Fecha	No.Insc.
0001621	1999/10/22	Notaría 26	2000/08/17	00741284
2213	2013/09/20	Notaría 40	2013/10/01	01769974

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro, quedan en firme dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la Cámara de Comercio de Bogotá, los sábados NO son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los actos administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 4921

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Que, los datos del empresario y/o el establecimiento de comercio han sido puestos a disposición de la Policía Nacional a través de la consulta a la base de datos del RUES.

Los siguientes datos sobre Planeación son informativos: Fecha de envío de información a Planeación : 16 de febrero de 2025. \n \n 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 constitución 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 está obligada a remitir estados financieros. Evite sanciones.

El presente certificado no constituye permiso de funcionamiento en ningún caso.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la sociedad, a la fecha y hora de su expedición.

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.

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