



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20185500006101

Bogotá, 03/01/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
PLATINO VIP S.A.S.
CARRERA 63 No 98B -25
BOGOTA - D.C.



20185500006101

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 68795 de 18/12/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una investigación administrativa a esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las mismas quedarán debidamente notificadas al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

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

SI NO

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

SI NO

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

SI NO

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

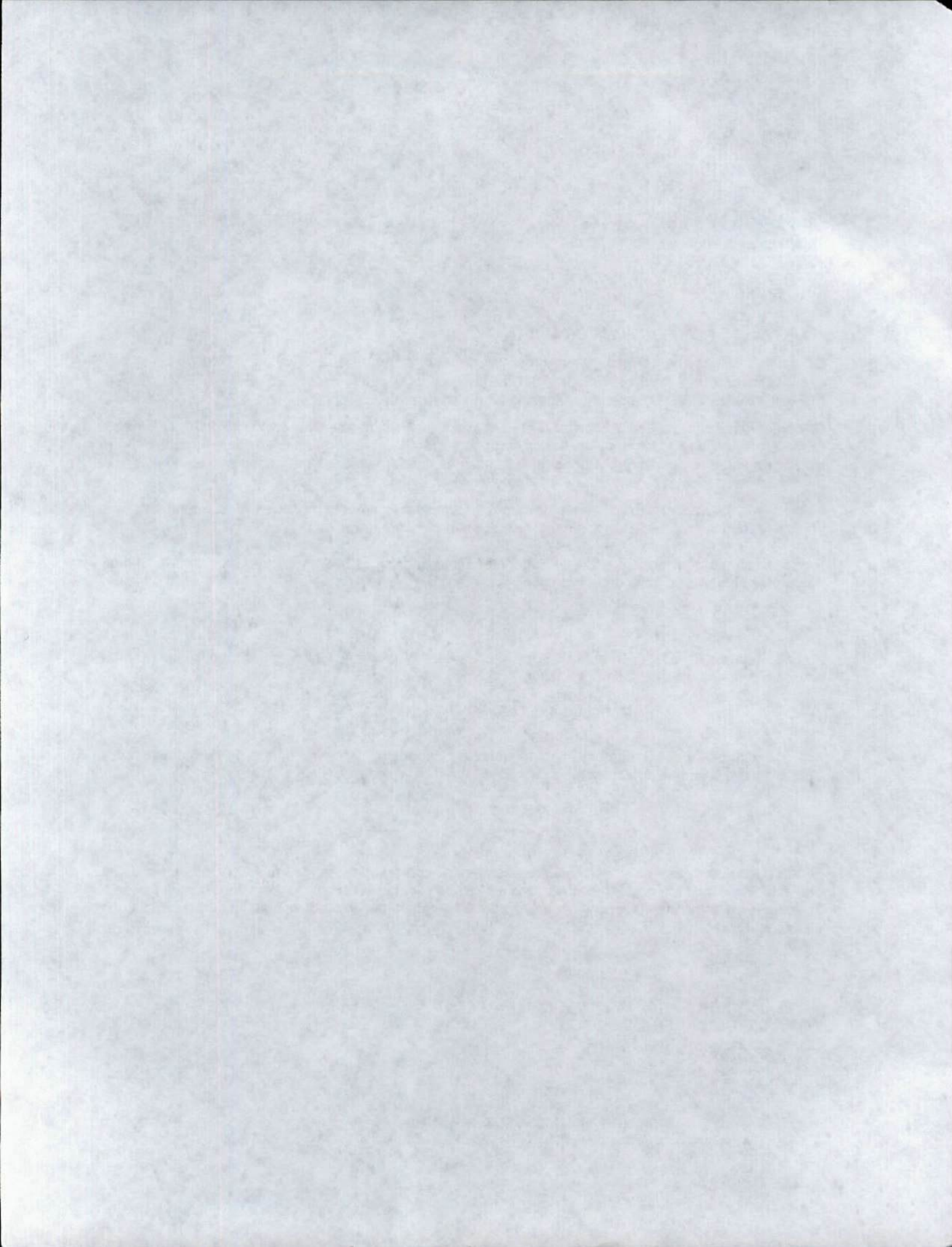
Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**

1





MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE
RESOLUCIÓN No.

(68795) 18 DIC 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

EL SUPERINTENDENTE DE PUERTOS Y TRANSPORTE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las que le confieren los artículos 41, 42 y 44 del Decreto 101 del 2000, los numerales 3 y 13 del artículo 7 y numerales 9 y 13 del artículo 14 del Decreto 1016 de 2000, modificados por el Decreto 2741 de 2001, Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, procede a desatar el recurso interpuesto, para lo cual tendrá en cuenta los siguientes:

HECHOS Y ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

El Policía de Carreteras en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el Informe de Infracciones de Transporte No. 15324617 del 25 de julio de 2014, impuesto al vehículo de placas TAM-406.

Mediante Resolución No. 21903 del 17 de junio de 2016, se abrió investigación administrativa en contra de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1., por presunta transgresión; en el código de infracción No. 587 "cuando se compruebe la inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación del vehículo y sólo por el tiempo requerido para clarificar los hechos" en concordancia con el Código 518 "permitir la prestación del servicio sin llevar extracto de contrato" de la resolución 10800 de 2003 y en concordancia con lo normado en el literal d) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Mediante radicado No. 2016-560-054346-2, La empresa investigada presentó descargos.

A través de la Resolución No. 1558 del 26 enero de 2017, se resolvió la investigación administrativa en contra de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1., sancionándola con multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES OCHENTA MIL PESOS (\$3'080.000.00).

Mediante radicado No. 2017-560-015439-2 del 17 de febrero de 2017 la empresa investigada interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación.

A través de la Resolución No. 39771 del 22 de agosto de 2017, se resolvió el recurso de reposición, confirmando en su totalidad la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

Este Despacho subsume en las siguientes valoraciones lo manifestado por el recurrente en los siguientes términos: "(...)"

1. *Inaplicabilidad literal d)e) e inconsistencia entre el código 518 y literal d) artículo 46 ley 336 de 1996.*
2. *Derecho igualdad precedente. Derecho de igualdad.*
3. *Imposibilidad pueda violentar al mismo tiempo los literales d) y e).*
4. *Casilla 2 del IUIT no estableció en debida forma el lugar de los hechos. Violación principio Indubio pro reo.*
5. *Violación art 54 por abrir con código distinto al señalado en el IUIT.*

[Firma] 1/11 21/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

6. *Consagra la procedencia de la inmovilización sin que se especifique cual es la infracción cometida.*
7. *Imposibilidad legal de reproducir acto nulo. Decreto 3366 de 2003.*
8. *Precedente administrativo derecho a la igualdad. Incongruencia. Decreto prueba de oficio.*
9. *Indebida motivación del acto administrativo.*
10. *Exceso de potestad reglamentaria por cuanto la conducta tipificada decreto 3366 de 2003 o resolución 10800 código 518 no están establecidas en el artículo 46 de la ley 336 de 1996.*
11. *No se puede sancionar con una norma codificadora. No es fuente generadora de obligaciones.*
12. *Principio de tipicidad. Sujeto activo de la conducta.*
13. *Violación al principio de reserva de ley.*
14. *Responsabilidad objetiva proscrita*
15. *Amonestación como sanción art. 46 ley 336 de 1996.*
16. *No pronunciamiento sobre las pruebas aportadas en los descargos. insistencia necesidad probatoria.*
17. *Solicitud aplicación principio de legalidad.*
18. *La ley 336 de 1996 no puede aplicarse sin una ley valida que la reglamente.(...)"*

CONSIDERACIONES DEL DESPACHO

De conformidad con lo establecido en el numeral 18 del artículo 7° del Decreto 1016 de 2000, este Despacho es competente para conocer del presente recurso de apelación. La competencia del juez de segunda instancia se encuentra circunscrita por los parámetros de inconformidad contenidos en el recurso de apelación, de conformidad con lo señalado por la jurisprudencia unificada de la Sala Plena de la Sección Tercera, y el principio de congruencia.¹

"... el recurso de apelación se encuentra limitado a los aspectos {por el} indicados, consideración que cobra mayor significado en el sub lite si se tiene presente que en cuanto corresponde a los demás aspectos del fallo impugnado, incluyendo la declaratoria de responsabilidad de la entidad demandada, la propia apelante manifiesta su conformidad y sostiene que esos otros aspectos de la sentencia de primera instancia merecen ser confirmados.

"... mediante el recurso de apelación se ejerce el derecho de impugnación contra una determinada decisión judicial –en este caso la que contiene una sentencia–, por lo cual corresponde al recurrente confrontar los argumentos que el juez de primera instancia consideró para tomar su decisión, con sus propias consideraciones o apreciaciones, para efectos de solicitarle al juez de superior jerarquía funcional que decida sobre los puntos o asuntos que se plantean ante la segunda instancia. Lo anterior de conformidad con lo establecido en la parte inicial del artículo 357 del C. de P. C."

"Esta Sala ha delimitado el estudio del recurso de alzada –y con ello la competencia del Juez ad quem– a los motivos de inconformidad que exprese el recurrente, según lo reflejan las siguientes puntualizaciones: "Ninguna precisión resultaría necesario efectuar en relación con el régimen de responsabilidad aplicable a las circunstancias del caso concreto, ni en cuanto a la concurrencia, en el mismo, de los elementos constitutivos del régimen respectivo, habida cuenta que el recurso de apelación incoado por la entidad demandada no controvierte tales extremos y la parte actora no recurrió la sentencia de primera instancia, de manera que los referidos, son puntos de la litis que han quedado fijados con la decisión proferida por el a quo"².

Y precisó: *"De conformidad con el principio de congruencia, al superior, cuando resuelve el recurso de apelación, sólo le es permitido emitir un pronunciamiento en relación con los aspectos recurridos de la providencia del inferior, razón por la cual la potestad del juez en este caso se encuentra limitada a confrontar lo decidido con lo impugnado en el respectivo recurso y en el evento en que exceda las facultades que posee en virtud del mismo, se configurará la causal de nulidad prevista en el numeral 2 del artículo 140 del Código de Procedimiento Civil, relativa a la falta de competencia funcional"³.*

¹ Consejo de Estado – Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Tercera – Sala Plena, Consejero Ponente: Mauricio Fajardo Gómez. Sentencia de Unificación Jurisprudencial del 09 de febrero de 2012. Radicación No.: 500012331000199706093 01 (21.060). Actor: Reinaldo Idárraga Valencia y otros. Demandado: Nación – Ministerio de Defensa – Ejército.

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

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

"La Corte Suprema de Justicia, en sentencia de 4 de agosto de 2010⁴, también puntualizó que la competencia del juez de segunda instancia se encuentra limitada por el alcance del respectivo recurso de alzada:

"Al tenor del artículo 305 del Código de Procedimiento Civil, en armonía con el artículo 368, ejusdem, el fallo debe estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, y con las excepciones propuestas por el accionado, o que el juez ha debido reconocer de oficio, de modo que si el juzgador deja de pronunciarse sobre lo que en esa medida le corresponde, o se extralimita, quien resulte afectado con ese pronunciamiento constitutivo de un error 'in procedendo', para enmendarlo cuenta con la referida causal de casación. En reciente decisión la Corporación reiteró que concordante con el principio dispositivo, el postulado de la congruencia supone 'una labor comparativa indispensable entre el contenido de fondo de la relación jurídico procesal y lo resuelto por el juzgador en el respectivo fallo, con el fin de establecer una de las tres causas de ocurrencia de la anomalía en cuestión: La de ser la resolución impertinente por ocuparse con alcance dispositivo de extremos no comprendidos en la relación jurídicoprocesal (extra petita); la de ser la resolución excesiva por proveer a más de lo que el demandante pide (ultra petita); y en fin, la de ser deficiente por dejar de proveer, positiva o negativamente, acerca de puntos integrantes de la demanda o sobre las excepciones que, además de aparecer probadas, hayan sido alegadas por el demandado cuando así lo exija la ley (citra petita).

Ahora bien, se procederá a realizar un análisis jurídico del documento que dio origen a la investigación administrativa, con el fin de establecer la validez de los datos consignados y su mérito y alcance probatorio, que dio como resultado la sanción impuesta a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial.

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

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

Este despacho advierte, que el artículo 54 (Norma que se encuentra vigente, toda vez que no fue declarado nulo por el consejo de estado en la sentencia del 19 de mayo de 2016 Rd.:11001 03 24 000 2008 00107 00) del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, señala que los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación, es así como mediante Resolución Nro. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la actividad del servidor público (autoridades de tránsito y transporte) que expide el IUIT se hace bajo el principio de legalidad, es decir la facultad o función debe estar predeterminada, así como también la infracción cometida, pues debe haber certidumbre normativa previa sobre la infracción o sanción, por lo tanto ella no es arbitraria se hace con base en un ordenamiento legal.

La Ley 336 de 1996 –Estatuto Nacional de Transporte–, en su artículo 26 estableció que todo equipo destinado al transporte público debe sustentar su operación de la siguiente manera:

Artículo 26.-Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.

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

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

Los equipos de transporte que ingresen temporalmente al país con destino a un uso distinto del servicio público, tendrán una identificación especial, se asimilarán a una importación temporal y deberán ser reexportados dentro del plazo señalado por la autoridad competente. (Negrilla y subrayado fuera del texto).

El Decreto 174 de 2011, en su artículo 23 estableció los requisitos mínimo que debe contener el extracto de contrato:

Artículo 23. *Extracto del contrato. Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar en papel membreteado de la empresa y firmado por el representante legal de la misma, un extracto del contrato que contenga como mínimo los siguientes datos:*

1. **Nombre de la entidad contratante.**
2. *Duración del contrato, indicando su fecha de iniciación y terminación.*
3. *Objeto del contrato.*
4. *Origen y destino.*
5. *Placa, marca, modelo y número interno del vehículo*

Parágrafo. El Ministerio de Transporte diseñará el "Formato Único de Extracto del Contrato" y establecerá la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes.

Así mismo, el Decreto compilatorio 1079 de 2015 –Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, compiló lo establecido por el **Decreto 3366 de 2003** en su artículo 52 – el cual no ha sido objeto de ningún control de legalidad-, en el artículo 2.2.1.8.3.1, el cual establece los documentos que sustentan la operación:

Artículo 2.2.1.8.3.1. Documentos que soportan la operación de los equipos. *De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:*

6. *Transporte público terrestre automotor especial:*
 - 6.1. *Tarjeta de operación.*
 - 6.2. **Extracto del contrato.**
 - 6.3. *Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes).*

Ahora bien, el Ministerio de Transporte, en ejercicio de sus facultades Constitucionales y legales, mediante Resolución 03068 de 2014 reglamentó el Formato Único de Extracto⁵ del contrato de que trata el parágrafo del anteriormente mencionado artículo 23 del Decreto 174 de 2011 – el cual no se encontraba actualizado al momento de los mentados hechos; sin embargo de conformidad a la interpretación que se hace del artículo en mención (23) es claro que el conductor del vehículo que ejerce la prestación del servicio público de transporte terrestre debe portar el extracto de contrato actualizado, vigente y con las formalidades exigidas, (decreto vigente para la fecha de los hechos), de lo anterior se le recuerda a la empresa que debe cumplir con dicha resolución y así evitar la transgresión de las normas que regulan el sector transporte.

Se concluye que en todo momento, los vehículos que presten el servicio debe soportan la operación de los equipos con los documentos vigente y con los requisitos mínimos que permitan soportar la operación, por tal razón al momento que el agente de tránsito solicite los documentos mencionados y no se aporten se configura sin lugar a duda una infracción.

El acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte de esta Entidad, de conformidad con lo dispuesto en los numerales 9 y 13 del Decreto 1016 de 2000, emitir el acto administrativo por medio del cual se falla una investigación administrativa ya sea imponiendo una sanción o absolviendo, que también lleva implícito el desatar los recursos de ley u otra acción que contra él se interpongan.

⁵ Ver Resolución 1069 de 2015, por medio de la cual el Ministerio de Transporte reglamenta el artículo 14 del Decreto 348 de 2015

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

En cuanto al decreto de pruebas, el literal c) del artículo 50 de la Ley 336 de 1996 le da la posibilidad al operador de solicitar aquellas pruebas que considere pertinentes, no siendo una obligación. En igual sentido, el artículo 51 del Decreto 3366 de 2003 contiene que "...presentados los descargos, y practicadas las pruebas decretadas si fuere del caso, se adoptará la decisión mediante acto administrativo motivado", es decir que es facultativo del juzgador decretar o no las pruebas, se recuerda que al existir procedimiento especial contenido en la Ley 336 de 1996 se aplica este por encima del mencionado en código de procedimiento Administrativo y de lo contencioso administrativo.

Por otra parte, frente a los argumentos del recurrente en el que manifiesta que la primera instancia se vulneraron los principios de derecho de defensa y debido proceso porque no se decretaron las pruebas presentadas y solicitadas, al respecto este despacho advierte que en el expediente se observa que los argumentos y pruebas presentados en los descargos fueron debidamente valoradas en la primera instancia, ahora bien, el hecho de que esta Entidad no acceda al decreto de pruebas no significa que obedezca a una arbitrariedad de la administración, pues ello obedece a que no son pruebas conducentes, pertinentes y útiles, así mismo, es de resaltar que este despacho está facultado para determinar la admisibilidad y valoración de las pruebas que obren o se alleguen al expediente, entonces queda al juicio del fallador, establecer las pruebas que pueden llevar a la certeza a la administración sobre la responsabilidad de la investigada.

El agente de tránsito y transporte, diligencia el IUIT 15324617, en donde manifestó que el Vehículo de placas TAM-406, no portaba extracto de contrato; imponiendo su firma y conminando al conductor del vehículo a suscribir la información que el funcionario diligenció en el Informe único de Infracción de Transporte.

En el presente caso; se pudo observar que el conductor no objetó de ninguna manera el contenido del IUIT en mención, puesto que el policía no manifestó ello dentro del Informe.

El Despacho considera necesario resaltar que la autoridad de tránsito y transporte cuenta con la capacidad y la idoneidad para determinar si un vehículo automotor afiliado o vinculado a una Empresa de transporte público está violando las normas de transporte y a su vez tiene el deber legal de plasmar en el Informe Único de Infracciones de Transporte la realidad de los hechos, sin alterar bajo ninguna circunstancia dicha información, es decir que tiene la competencia de preservar el precepto legal que dispone que la Seguridad de las personas constituye una prioridad del sistema y del sector transporte, la Superintendencia cuenta con el Informe de la autoridad competente que registra los hechos ocurridos, por lo tanto es deber de la investigada, si quiere controvertir o negar los hechos, demostrarlo, ergo de no ser así esta actuación administrativa se basaría únicamente en el informe ya citado quedándose este Despacho sin más juicios de valor y percepción que los contenidos en el expediente; por ende es el deber procesal de la investigada con la actuación administrativa que esta aporte los medios probatorios útiles, necesarios, conducentes y pertinentes para que se pueda llegar a la plena convicción de su inocencia.

A modo de conclusión, se tiene que si bien la carga de la prueba se configura en la mayoría de los casos en cabeza de la Administración como sujeto juzgador, para el caso en concreto, atendiendo a la distribución de las cargas probatorias, tendría esta Superintendencia que suplir una carga probatoria inicial, predeterminada y suficiente, permitiendo de esta manera que quien actúa como investigado demuestre como prueba en contrario que su actuar se llevó a cabo de manera diligente, es decir, que el desarrollo de la actividad para la cual se le concedió habilitación para operar, haya cumplido la normatividad que supedita su actividad económica garantizando de esta manera que la prestación del servicio se haya desarrollado en las condiciones de seguridad, accesibilidad y comodidad que se exige según el artículo 1° de la Ley 336 de 1996 y demás principios rectores.

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el Informe de Infracción al Transporte fue aportado a la presente actuación en original, es decir, es auténtico, tiene valor probatorio, a causa de esto, es claro que de él se desprende unos hechos tales como: 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 a ella a quien se le impone desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse

3/18 2/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Es de aclararle al recurrente que en la presente actuación administrativa, nos encontramos ante la investigación de conductas de ejecución instantánea y como se estableció, se logró comprobar sin asomo de duda que para el momento de ocurrencia de los hechos es decir el día 25 de julio de 2014, el conductor del vehículo quien se encontraba realizando un trayecto, no presentó el extracto de contrato correspondiente, siendo requisito sine qua non, lo establecido en el artículo 26 de la ley 336 de 1996, el artículo 23 del Decreto 174 de 2011 hoy compilado en el decreto 1079 de 2015.

Frente a los argumentos expuestos por el recurrente, este despacho advierte sobre la responsabilidad que tiene la empresa de transporte donde se encuentra vinculado el vehículo, así:

RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA TRANSPORTE ESPECIAL

Ahora bien, el recurrente nunca negó que el vehículo tuviera vinculó con la empresa. El capítulo 2, artículo 6, del Decreto 174 de 2001 (Norma vigente para la época), Decreto 431 del 14 de marzo de 2017 artículo 1. Modifíquese el artículo 2.2.1.6.4 del capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015.

Ahora bien, es preciso indicar que no es posible eximir a la empresa sobre su responsabilidad directa en los temas relacionados al transporte ya que la ley permite a las empresas de transporte público y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora.

Para ello el Despacho del Ministerio de Transporte, mediante concepto radicado MT No. 20101340224991 del 21 de junio de 2010, considera que:

"la suspensión provisional de los artículo del Decreto 3366 de 2003, se limita a los montos de la sanción de multa contemplados en cada uno de ellos, toda vez que la parte normativa de las providencias se refieren de manera expresa a los "límites" o "rangos" y si se observa la transcripción del Consejo de Estado, de los textos de los mismos artículo suspendidos se tiene que éstos están en negrilla y subrayados, para significar de esta manera que las conductas tipificadas allí, continúan vigentes y deberían aplicarse las sanciones contempladas en la Ley 336 de 1996, artículos 45 y 46."

"Así mismo, la Sala de lo Contencioso Administrativo – Sección Primera – del honorable Consejo de Estado a través del fallo proferido el 24 de septiembre de 2009, Expediente 110010324000 2004 0018601, declaró la nulidad de los artículos 15, 16, 21 y 22 de los capítulos III y V del Título II del Decreto 3366 de 2003 y del inciso 5 del artículo 47 de esa misma disposición, en el entendido que las sanciones deben estar establecidas en la ley."

Bajo estas regulaciones, se infiere sin lugar a dudas que el artículo que contempla las sanciones se declaró Nulo por el Consejo de Estado, por tanto, se debe dar aplicación al procedimiento y sanción consagrado en la Ley 336 de 1996, previsto en el artículo 46 de la citada norma.⁶

Toda vez, que los argumentos del investigado tienden a pretender exonerarse de responsabilidad bajo los supuestos que los hechos indilgados al mismo no fueron cometidos directamente por él, se le reitera las teorías sostenidas por las altas cortes, en cuanto a la responsabilidad de la empresa de transporte.

En este sentido la Honorable Corte Constitucional sostiene:

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

⁶ Mediante fallo proferido por el Consejo de Estado, Sección Tercera, de mayo 19 de 2016, C.P. Guillermo Vargas Ayala, rad. No. 11001-03-24-000-2008-00107-00 ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00, se declaró la nulidad de los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, y 57 del Decreto 3366 de 2003

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

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

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen de responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta"⁷.

"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"⁸ "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"⁹.

Por su parte la Honorable Corte Suprema de Justicia aduce:

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

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

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

De igual forma, esta Corporación en su Sala Civil se ocupó de definir el contenido y alcance del concepto de "guardián" en actividades peligrosas, así como la posibilidad de que exista una "guarda compartida" entre la empresa transportadora y el propietario del automotor con el cual se ejerce aquella, en un caso donde se discutía la responsabilidad civil de las sociedades

⁷ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.

⁸ Cfr. Sentencias. T-327 de 2004 y C-692 de 2003

⁹ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló¹⁰; y sobre este particular, propicio al caso ventilado, la jurisprudencia colombiana, de antaño, acuñó la concepción del guardián del bien con el que se cumple dicha actividad, planteando que es la persona "(...) física o moral que, al momento del percance, tuviere sobre el instrumento generador del daño un poder efectivo e independiente de dirección, gobierno o control, sea o no dueño, y siempre que en virtud de alguna circunstancia de hecho no se encontrare imposibilitado para ejercitar ese poder" (G.J. T. CXLII, pág. 188).

Tendencia que, así mismo, dejó reseñada en el siguiente texto: "Desde luego haya que advertir que al momento de verificar contra quién se dirige la demanda de responsabilidad civil derivada del ejercicio de las actividades peligrosas, la cuestión debe ser examinada según quienes sean sus guardianes, perspectiva desde la cual se comprenden por pasiva todas aquellas personas naturales o jurídicas de quienes se pueda predicar potestad, uso, mando, control o aprovechamiento efectivo del instrumento mediante el cual se realizan aquéllas actividades¹¹"

Situación bien diferente es la de la empresa de transporte a la cual se encuentra inscrito el vehículo con el cual se causa el daño, pues como lo tienen bien definido las Salas de Casación Penal y Civil de la Corte, en tales eventos la persona jurídica debe responder civilmente "en cuanto afiliadoras para la prestación regular del servicio a su cargo, independientemente de que no tengan la propiedad del vehículo respectivo, ostentan el calificativo de guardianas de las cosas con las cuales se ejecutan las actividades propias de su objeto social, "no sólo porque obtienen aprovechamiento económico como consecuencia del servicio que prestan con los automotores así vinculados sino debido a que, por la misma autorización que le confiere el Estado para operar la actividad, pública por demás, son quienes de ordinario ejercen sobre el automotor un poder efectivo de dirección y control, dada la calidad que de tenedoras legítimas adquieren a raíz de la afiliación convenida con el propietario o poseedor del bien, al punto que, por ese mismo poder que desarrollan, son las que determinan las líneas o rutas que debe servir cada uno de sus vehículos, así como las sanciones a imponer ante el incumplimiento o la prestación irregular del servicio, al tiempo que asumen la tarea de verificar que la actividad se ejecute previa la reunión integral de los distintos documentos que para el efecto exige el ordenamiento jurídico y las condiciones mecánicas y técnicas mediante las cuales el parque automotor a su cargo debe disponerse al mercado."¹² (Subrayado de la Sala).¹³

Por lo anterior, esta Superintendencia está facultada y puede sancionar discrecionalmente a las empresas de transporte las que podrán repetir contra los propietarios de los vehículos afiliados, por los perjuicios causados por actos violatorios de las normas de transporte. Por ello, se le hace saber al recurrente que la responsabilidad sancionatoria es individual y el ordenamiento jurídico lo tiene establecido así. La Superintendencia de transporte, en este caso, se analiza el deber de vigilancia de la empresa, y una vez verificado se determina la comisión de la falta que se le ha endilgado a la empresa investigada.

Por demás, aparece como obvia la obligación que tiene la empresa de controlar a sus vinculados, asociados o afiliados, por ser ella la habilitada por el Estado para la prestación de un servicio público esencial como es el transporte público, responsabilidad que no es conjunta sino individual. En efecto, la delegación que hace el Estado a las empresas, a través de la habilitación no puede tomarse por éstas como la simple posibilidad de vincular unos vehículos y obtener unos beneficios económicos por ello; por el contrario, la delegación genera para las empresas unos deberes frente a los usuarios del servicio público. Ello es así, debido a la relación inescindible entre el servicio público de transporte y el bienestar social, relación que genera obligaciones especiales para quienes prestan dicho servicio, tanto que si la vinculación de los vehículos para ser operados a través y a nombre de unas empresas no conllevara algún tipo de responsabilidad para éstas, no tendría objeto su conformación y la delegación simplemente habría sido otorgada por el Estado directamente, de forma individual y personal, a los propietarios de cada vehículo de transporte público.

¹⁰ Corte Suprema de Justicia. Sentencia de casación civil No. S- 25-02-2002 del 25 de febrero de 2002, expediente 6762. M-P. Jorge Santos Ballesteros

¹¹ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

¹² Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹³ Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

Por lo anterior, este despacho nuevamente reitera que la obligación de la empresa no solo radica en expedir los documentos que sustentan la operación del vehículo, sino en vigilar que sus vehículos vinculados porten dichos documentos además de prestar servicio de transporte autorizado con todos los requisitos de ley para tal fin, así mismo, la empresa debe ejercer control pues mal haría vincular vehículos y dejarlos transitar al arbitrio de ellos sin ninguna vigilancia por parte de la correspondiente empresa, en esa medida es tan importante que las empresas establezcan un control sobre ellos con el fin de prevenir infracciones y aplicar correctivos a los mismos cuando incurran en ellas.

El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente, la resolución por la cual se abre investigación administrativa cumplió con lo establecido por la ley 1437 de 2011. En esa medida está demostrado que en el momento de los hechos cuando la autoridad competente requirió al conductor del vehículo mencionado, el extracto de contrato este no lo presento, luego entonces existe una adecuada tipificación de la conducta, en la cual se establece claramente la empresa a la cual se encuentra vinculado el vehículo que es la sociedad investigada, sin que exista prueba en contrario que lo contravenga, ni eximente de responsabilidad.

Con relación al argumento del recurrente sobre ser el agente el único autorizado para elaborar la infracción, es así como ocurre en el caso en concreto, toda vez que el agente indica el código de infracción que inmoviliza el vehículo como medida preventiva y en la casilla 16 indica que no porta el extracto de contrato, es decir el código 518 de la mentada resolución, de otra parte, la formación del acto administrativo estuvo acorde con el ordenamiento jurídico superior, en la formulación de los cargos, y en la resolución del fallo, se establece el código de infracción 587 como un código general de inmovilización y en concordancia con el código 518, que se logra con la ampliación del agente en la casilla de observaciones como ya se mencionó, es decir, no se le está endilgando una conducta nueva, ni mucho menos imputando un cargo distinto al contenido en la resolución de apertura de investigación administrativa sancionatoria, en donde relaciona igualmente los dos códigos, de tal suerte que no es contrario a la normatividad vigente que regula la actividad de la Superintendencia Delegada de Transporte fue expedido en estricto cumplimiento de un deber legal.

La conducta contenida en el código 518 de la resolución 10800 de diciembre 12 de 2003, es subsumida por la contenida en el código 587, pues el extracto de contrato hace parte de los documentos que soportan la operación de los equipos, en virtud de lo establecido en el artículo 52 del decreto 3366 de 2003. (Vigente toda vez que no fue declarado nulo en el fallo proferido por el Consejo de Estado).¹⁴

De otra parte, al mismo tiempo debe quedar claro, que la Resolución 10800 de 2003 (fundamento también de la investigación) es un desarrollo reglamentario del artículo 54 del Decreto 3366 de 2003, el cual obviamente no se encuentra afectado de nulidad, como se explicara más adelante y como tal tiene entera vigencia. De todo lo expuesto, éste despacho encuentra pertinente aclararle al recurrente que:

El régimen sancionatorio, aplicado en la resolución del fallo, se encuentra regulado por la ley 336 de 1996, es decir, las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley

Mediante el Auto del 24 de julio de 2008 de la Sección Primera del Consejo de Estado, radicado N° 2008-00098, Consejero Ponente el Dr. Marco Antonio V. Moreno, suspendió provisionalmente los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003 del 21 de noviembre de 2003.

No obstante como ya lo había mencionado, Mediante fallo proferido por el Consejo de Estado, Sección Tercera, de mayo 19 de 2016, C.P. Guillermo Vargas Ayala, rad. No. 11001-03-24-000-2008-00107-00 ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00, se declaró la nulidad de los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44, y 57 del Decreto 3366 de 2003. Solo para los artículos aducidos anteriormente y por lo tanto los demás artículos que hacen parte de este decreto siguen vigentes y de aplicación inmediata incluyendo el artículo 54 que goza de sus efectos así como también el artículo 52 del citado decreto

¹⁴ Sección Tercera, de mayo 19 de 2016, C.P. Guillermo Vargas Ayala, rad. No. 11001-03-24-000-2008-00107-00 ACUMULADO 11001 03 24 000 2008 00098 00

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

que señala los documentos que soportan la operación de los equipos que para el transporte público terrestre automotor que es el caso que aquí nos compete.

Por lo anterior queda claro que la Resolución 10800 de 2003, por la cual se reglamenta el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el artículo 54 del decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, que en su artículo primero determina la codificación e infracciones a las normas del transporte público terrestre automotor, CONTINUA VIGENTE, por consiguiente, las conductas en ellas descritas son objeto de sanción, que de conformidad con las consideraciones de los artículos 45 y 46 de la Ley 336 de 1996 deberán oscilar entre uno (1) a setecientos (700) salarios mensuales legales vigentes o con amonestación según sea el caso.

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

Respecto al precedente administrativo que menciona el recurrente, cuando menciona que la entidad ha revocado situaciones similares, aclaramos que precedente es un conjunto de sentencias emitidas por alguna de las tres cortes como órganos de cierre en cada jurisdicción, es decir, el Consejo de Estado, Corte Suprema de Justicia y Corte Constitucional, las cuales relacionan un mismo problema jurídico, y sus efectos son obligatorio cumplimiento tanto para los jueces como para las autoridades administrativas. Sin embargo, el investigado expone que se debe dar aplicación al "precedente administrativo" relacionado con otras Resoluciones emitidas por la Superintendencia de Puertos y Transporte. Ante tal petición, esta no es de proceder, en primer lugar porque los actos administrativos mencionado por el representante legal de la empresa, son resoluciones de carácter particular y concreta las cuales tienen efectos para las partes allí descritas y en segundo lugar porque las decisiones emitidas por este organismo no constituyen precedente judicial al no ser una alta corte y si la intención de la recurrente es que se reponga el fallo sancionatorio, lo debe hacer por medio de pruebas que desvirtúen lo establecido en el Informe de Infracción al Transporte No. 15324617.

Aunado a lo anterior, es importante destacar el principio de legalidad, que en sentencia C-211 de 2000, la Corte Constitucional ha señalado:

"...que el principio de legalidad de la sanción, como parte integrante del debido proceso, exige la determinación clara, precisa y concreta de la pena o castigo que se ha de imponer a quienes incurran en comportamientos, actos o hechos proscritos en la Constitución y la ley. Dichas sanciones además de ser razonables y proporcionadas, no deben estar prohibidas en el ordenamiento supremo. Tal principio que es rígido en cuanto se refiere a asuntos penales, no es tan estricto en materia administrativa pues, en este evento, la autoridad sancionadora cuenta con cierta discrecionalidad, que no arbitrariedad, en la interpretación y aplicación de las faltas y correctivos administrativos."

El principio de legalidad, en términos generales, como la ha sostenido la Corte Constitucional en Sentencia C-564 de 2000:

"...puede concretarse en dos aspectos el primero, a que exista una ley previa que determine la conducta objeto de sanción y, el segundo, en la precisión que se emplee en ésta para determinar la conducta o hecho objeto de reproche y la sanción que ha de imponerse; aspecto éste de gran importancia, pues con él se busca recortar al máximo la facultad discrecional de la administración en ejercicio del poder sancionatorio que le es propio, precisión que se predica no sólo de la descripción de la conducta, sino de la sanción misma."

De la anterior cita, se pueden extraer las siguientes conclusiones: En el derecho sancionador administrativo uno de sus principios es el de la legalidad, lo que conlleva a sostener que la conducta descrita como infracción y su respectiva sanción están previamente definidas con absoluta claridad en la Ley; ahora es de tener presente que el principio de legalidad en materia del derecho administrativo sancionador es menos estricto que en materia del derecho penal a pesar de estar sujeto a las garantías propias del debido proceso señalado en el artículo 29 de la Constitución Política varía su aplicación y no puede aplicarse con la misma severidad (Corte Constitucional en sentencia C-616 de 2002).

"PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Extensión a procedimientos administrativos/DERECHO ADMINISTRATIVO SANCIONADOR-Aplicación de garantías superiores en materia penal/LEGALIDAD DE LAS INFRACCIONES Y SANCIONES-Alcance.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

En sostenida jurisprudencia la Corte ha hecho ver que la prohibición de imponer sanciones, si no es conforme a normas sustanciales previas que las determinen, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda dicha imposición. Al respecto, Corporación ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente...

PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LA SANCION-Exigencias.

El principio de legalidad de las sanciones exige: (i) que el señalamiento de la sanción sea hecho directamente por el legislador; (ii) que este señalamiento sea previo al momento de comisión del ilícito y también al acto que determina la imposición de la sanción; (iii) que la sanción se determine no sólo previamente, sino también plenamente, es decir que sea determinada y no determinable. Obviamente, esto no impide que el legislador diseñe mecanismos que permitan la gradación de la sanción, como el señalamiento de topes máximos o mínimos."

En sentencia C-922 de 2011 la Corte señaló:

"6. Así pues, la Constitución prohíbe que alguien sea juzgado conforme a normas sustanciales que definan penas, que no sean preexistentes al acto que se imputa. Esta prohibición, aplicable en primer lugar a los juicios penales, resulta extensiva a todos los procedimientos administrativos en los que se pretenda la imposición de una sanción. En efecto, reiterada jurisprudencia constitucional ha señalado que en el derecho administrativo sancionador son aplicables mutatis mutandi las garantías superiores que rigen en materia penal, entre ellas la de legalidad de las infracciones y de las sanciones, conforme a la cual nadie puede ser sancionado administrativamente sino conforme a normas preexistentes que tipifiquen la contravención administrativa y señalen la sanción correspondiente. Así por ejemplo, en la Sentencia C-386 de 1996, la Corte dijo:

"El derecho disciplinario es una modalidad de derecho sancionatorio, por lo cual los principios del derecho penal se aplican, mutatis mutandi, en este campo, pues la particular consagración de garantías sustanciales y procesales a favor de la persona investigada se realiza en aras del respeto de los derechos fundamentales del individuo en comento, y para controlar la potestad sancionadora del Estado. Ahora bien, uno de los principios esenciales en materia sancionatoria es el de la tipicidad, según el cual las faltas disciplinarias no sólo deben estar descritas en norma previa sino que, además, la sanción debe estar predeterminada."

Aunque el aparte transcrito se refiere específicamente al derecho disciplinario como parte del derecho administrativo sancionador, las consideraciones recaen sobre este último en general. Posteriormente, en el mismo sentido anterior, en otro fallo la Corte especificó:

"La sanción administrativa, como respuesta del Estado a la inobservancia por parte de los administrados de las obligaciones, deberes y mandatos generales o específicos que se han ideado para el adecuado funcionamiento y marcha de la administración entre otros, y consecuencia concreta del poder punitivo del Estado, no debe ser ajena a los principios que rigen el derecho al debido proceso. Por tanto, debe responder a criterios que aseguren los derechos de los administrados. En este sentido, se exige, entonces, que la sanción esté contemplada en una norma de rango legal - reserva de ley-, sin que ello sea garantía suficiente, pues, además, la norma que la contiene debe determinar con claridad la sanción, o por lo menos permitir su determinación mediante criterios que el legislador establezca para el efecto. Igualmente, ha de ser razonable y proporcional, a efectos de evitar la arbitrariedad y limitar a su máxima expresión la discrecionalidad de que pueda hacer uso la autoridad administrativa al momento de su imposición. En otros términos, la tipificación de la sanción administrativa resulta indispensable como garantía del principio de legalidad."

De esta manera se tiene que en el derecho administrativo sancionatorio rige el principio de legalidad de las sanciones, conforme al cual toda infracción debe ser castigada de conformidad con normas preexistentes al hecho que se atribuye al sancionado."

6/11
2/11/18

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

Relacionado con lo anterior, la Corte Constitucional en Sentencia C- 490 de 1997, declaró la exequibilidad del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, por la cual fue sancionada la empresa en primera instancia.

"Quinta.- Exequibilidad del literal e) del artículo 46.

El literal e) del artículo 46 será declarado exequible, porque no contraría la Constitución, concretamente el artículo 29 de ésta.

Hay que entender que las violaciones que en este literal se sancionan son todas las infracciones de las normas de transporte, diferentes a las expresamente señaladas en el mismo artículo 46. No se quebranta, pues, el principio de legalidad de la pena.

Se advierte, sin embargo, que las sanciones, dentro de la escala prevista en el artículo 46, deben ser razonables y proporcionales a la violación."

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley.

Luego entonces, en el ejercicio de sus funciones la autoridad de tránsito y transporte que expidió el acto administrativo lo hace bajo el principio de legalidad; significa que su facultad o función que le permite expedirlo debe estar predeterminada en la ley, como también la infracción cometida y la sanción aplicable. Así su imposición no es arbitraria, se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor los documentos que debe portar, entre otros, el extracto de contrato, según el artículo 52 del Decreto 174 de 2001(vigente para la época).

Conforme a lo anterior, podemos concluir que las infracciones a las normas del transporte, contravenciones y las sanciones respectivas están establecidas en la Ley.

Al respecto del debido proceso, la Corte Constitucional afirmó¹⁵:

"La jurisprudencia constitucional ha diferenciado entre las garantías previas y posteriores que implica el derecho al debido proceso en materia administrativa. Las garantías mínimas previas se relacionan con aquellas garantías mínimas que necesariamente deben cobijar la expedición y ejecución de cualquier acto o procedimiento administrativo, tales como el acceso libre y en condiciones de igualdad a la justicia, el juez natural, el derecho de defensa, la razonabilidad de los plazos y la imparcialidad, autonomía e independencia de los jueces, entre otras. De otro lado, las garantías mínimas posteriores se refieren a la posibilidad de cuestionar la validez jurídica de una decisión administrativa, mediante los recursos de la vía gubernativa y la jurisdicción contenciosa administrativa"

Es pertinente aclarar que en ningún momento la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte, en la primera instancia, ha conculcado norma Constitucional alguna, basta con el análisis de la jurisprudencia la cual determina los parámetros del debido proceso administrativo, tal como se presenta en la sentencia T-1082/2012, la cual señala:

"5. El derecho fundamental al debido proceso administrativo de conformidad con el artículo 29 Superior.-

El artículo 29 de la Constitución Política consagra el derecho fundamental al debido proceso, de conformidad con el cual "toda clase de actuaciones judiciales y administrativas" deben desarrollarse con respeto de las garantías inherentes al derecho fundamental del debido proceso. De conformidad con el texto constitucional, el debido proceso tiene un ámbito de aplicación que se extiende también a todas las actuaciones, procedimientos y procesos administrativos que aparejen consecuencias para los administrados.

5.1 En primer lugar, esta Corporación ha recabado en que el derecho fundamental al debido proceso se encuentra protegido en normas de derecho internacional y consagrado en

¹⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-034/14. M.P. María Victoria Calle Correa.

instrumentos tales como la Declaración Universal de Derechos Humanos – art. 10 y 11-, la Declaración Americana de Derechos y Deberes del Hombre – art. XVIII y XXVI-, El Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos (PIDCP) –art.14 y 15-, y la Convención Americana sobre Derechos Humanos –art.8-, y ha sido desarrollado por la jurisprudencia de órganos internacionales, tales como la Corte Interamericana de Derechos Humanos, la cual ha establecido que el principio del debido proceso se aplica también a los procedimientos de carácter civil y administrativo, jurisprudencia que esta Corte ha reconocido constituye un pauta hermenéutica relevante en el proceso de interpretación, aplicación y determinación del alcance de los derechos constitucionales.

5.2 La jurisprudencia de esta Corporación también se ha pronunciado de manera pacífica y consolidada acerca del contenido, elementos y características del derecho al debido proceso, el cual es considerado uno de los pilares fundamentales del Estado Social y constitucional de Derecho. Entre los elementos más importantes del debido proceso, esta Corte ha destacado: (i) la garantía de acceso libre y en igualdad de condiciones a la justicia, con el fin de lograr una pronta resolución judicial; (ii) la garantía de juez natural; (iii) las garantías inherentes a la legítima defensa; (iv) la determinación y aplicación de trámites y plazos razonables; (v) la garantía de imparcialidad; entre otras garantías.

5.3 En materia administrativa, la jurisprudencia de esta Corte ha establecido que los principios generales que informan el derecho fundamental al debido proceso se aplican igualmente a todas las actuaciones administrativas que desarrolle la administración pública en el cumplimiento de sus funciones y realización de sus objetivos y fines, de manera que se garantice: (i) el acceso a procesos justos y adecuados; (ii) el principio de legalidad y las formas administrativas previamente establecidas; (iii) los principios de contradicción e imparcialidad; y (iv) los derechos fundamentales de los asociados. Todas estas garantías se encuentran encaminadas a garantizar el correcto y adecuado ejercicio de la función pública administrativa, de conformidad con los preceptos constitucionales, legales o reglamentarios vigentes y los derechos de los ciudadanos, con el fin de evitar posibles actuaciones abusivas o arbitrarias por parte de la administración a través de la expedición de actos administrativos que resulten lesivos de derechos o contrarios a los principios del Estado de Derecho. Igualmente, esta Corporación ha sostenido que estas garantías inherentes al debido proceso administrativo constituyen un contrapeso al poder del Estado en las actuaciones que desarrolle frente a los particulares.

Así las cosas, en el curso de la investigación administrativa siempre se le respetó el derecho al debido proceso al investigado, así: i) **publicidad**, ya que se ha comunicado y notificado todo el trámite administrativo en virtud de lo consagrado en la ley 336 de 1996; ii) **contradicción**, por cuanto se dio traslado al investigado para que presentará los debidos descargos y las pruebas que sustentaran su posición. En ese sentido, la resolución por la cual se abrió la investigación administrativa contra la vigilada, ha cumplido con los requisitos exigidos por la Ley 336 de 1996, ya que se ha hecho una relación de las pruebas aportadas, la apertura y ahora el fallo de la investigación ha sido sustentada jurídicamente y se ha dispuesto el traslado para que el investigado responda a los cargos y los recursos de ley a que tenía derecho: iii) **legalidad de la Prueba**, en virtud de los artículos 257 del Código general del proceso, por medio de los cuales se establece la legalidad y presunción de autenticidad de los documentos públicos como medios de prueba. iv) **in dubio pro investigado**, en virtud de las pruebas que reposan en el expediente, se ha podido determinar una certeza, más allá de toda duda razonable, acerca de la responsabilidad de la investigada, por lo tanto, no hay aplicación del principio in dubio pro investigado; v) juez natural, teniendo en cuenta el decreto 1016 de 2000, la Superintendencia de Puertos y Transporte es la entidad competente para juzgar a la investigada; vi) **doble instancia**, considerando que contra la resolución procede el recurso de apelación ante el Superintendente de Puertos y Transporte, la alzada fue concedida al investigado mediante la resolución No. 39771 del 22 de agosto de 2017 y vii) **favorabilidad**, por cuanto se está dando aplicación al literal d) e) artículo 46 de la Ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

Respecto de la falsa motivación que argumenta el recurrente, el Consejo de Estado, en sentencia del 29 de abril de 2015, expuso:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

"Ahora, la exigencia de que el acto administrativo sea motivado es un problema de forma del acto. Cuando la Constitución o la ley mandan que ciertos actos se dicten de forma motivada y que esa motivación conste, por lo menos, en forma sumaria en el texto del acto administrativo, se está condicionando el modo de expedirse, esto es, la forma del acto administrativo, tal como ocurre con el artículo 35 del Decreto 01 de 1984 (en igual sentido puede verse el artículo 42 de la Ley 1437 de 2011), que exige que los actos administrativos de contenido particular y concreto se expidan con una motivación, al menos, en forma sucinta, esto es, breve, pero sustancial. La falsa motivación es una causal independiente y autónoma, en la medida en que alude a los hechos del caso y a la prueba. En efecto, la falsa motivación se relaciona directamente con el principio de legalidad de los actos y con el control de los hechos determinantes de la decisión administrativa."

Frente a lo anterior, uno de los requisitos para que proceda la falsa motivación es que los hechos que la administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no se probaron en la actuación administrativa, sin embargo, este requisito queda desvirtuado, toda vez que el hecho que dio paso para esta investigación administrativa corresponde a la información consignada en el Informe Único de Infracción al Transporte No. 15324617 en el que consigno el agente de policía el código 587.

Frente al argumento del recurrente sobre la falsa motivación, este despacho encuentra que la resolución recurrida, cumplió a cabalidad con los requisitos para la expedición del acto administrativo en el que se formularan los cargos conforme al artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo:

- a) Los hechos que lo originan: el día 25 de julio de 2014, el vehículo de placas TAM-406, no porta extracto de contrato. Distinto a lo afirmado por el recurrente en el IUIT mencionado registra en la casilla 2, el lugar de la infracción como "avenida calle 13 avenida Cali Fontibon"
- b) Personas naturales o jurídicas objeto de la investigación: En la casilla 11 "PLATINO VIP LTDA".
- c) Disposiciones presuntamente vulneradas: artículo 1 código 587 Y 518 de la resolución 10800 de 2003, junto con el Decreto 173 de 2001 ahora Decreto 1079 del 2015.
- d) Sanciones o medidas que serían procedentes: Capítulo IX de la ley 336, en su artículo 46, literal d) e).

Por todo lo anterior, queda desvirtuado el argumento donde indica la empresa sancionada que existe falsa motivación en el acto administrativo, teniendo en cuenta, que se ha cumplido a cabalidad lo establecido por el Consejo de Estado y por la ley 1437 de 2011, ya que en primer lugar el agente de policía que levanto el Informe de Infracción lo hizo en ejercicio de sus facultades como funcionario público. Ya mencionado arriba (artículo 54 del Decreto 3366 de 2003). El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente y en segundo lugar la resolución por la cual se abre investigación administrativa cumplió con lo establecido por la ley 1437 de 2011.

Respecto al argumento presentado por la vigilada referente al régimen de responsabilidad objetiva, éste despacho reitera, lo manifestado por la H. Corte Constitucional en sentencia C-089 del 16 de febrero de 2011, M.P. Luis Ernesto Vargas Silva, en virtud de la acción pública de constitucionalidad, la sala plena de la máxima Corporación Constitucional, desató la discusión que se suscitó con respecto a la existencia de responsabilidad objetiva en materia administrativa sancionatoria, al precisar que:

"(...) En punto a este tema, la jurisprudencia de la Corte ha reiterado que la potestad sancionatoria administrativa (...) constituye una clara manifestación del ius puniendi del Estado, así como sus diferencias con la potestad sancionadora penal, y su relación con los principios y derechos relativos a la responsabilidad objetiva, la presunción de inocencia y la inversión de la carga de la prueba, advirtiendo que la aplicación del ejercicio de la potestad sancionadora administrativa se encuentra subordinada a las reglas propias del debido proceso y la exclusión de responsabilidad objetiva, como principios generales, los cuales sin embargo no tienen la misma intensidad, rigurosidad y nivel de exigencia que en el ámbito penal (...)"

De manera que, de acuerdo con lo argumentado esbozados por el vigilado en su escrito de recurso, en principio podríamos decir que la responsabilidad objetiva en materia administrativa sancionatoria esta

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

proscrita en el ordenamiento legal. Sin embargo tal precepto no se aplica de manera absuelta, pues la Corte Constitucional ha precisado, en que aspectos excepcionales, el principio de exclusión de responsabilidad objetiva no se ejerce de manera autónoma, tal es el caso, de la legislación en materia de tránsito y transporte terrestre, al considerar que:

*"(...) Por tratarse de normas de interés público, el Legislador tiene una amplia libertad de configuración respecto de las mismas, por cuanto se encuentran encaminadas a proteger la libertad de locomoción, circulación y movilidad de los ciudadanos, así como la vida, la integridad personal y los bienes, la seguridad, la salubridad pública, la malla vial y el medio ambiente, entre otros fines, valores y derechos constitucionales"*¹⁶

Así mismo, ha precisado la H. Corte Constitucional que:

*"(...) El transporte terrestre es una actividad social y económica que facilita la realización del derecho de libre movimiento y circulación, así como de derechos vinculados con la libertad económica y la iniciativa privada relacionada con la prestación del servicio público de transporte. Su ejercicio arriesga derechos fundamentales de los ciudadanos a la vida, la integridad y la seguridad, por el peligro que entraña la movilización a través de vehículos - velocidad de la movilización y contundencia de los mismos -. También impacta en derechos colectivos como el medio ambiente y el uso del espacio público (...) Como consecuencia de ello, es objeto de una fuerte regulación por el Legislador, al punto tal de que la Corte ha reconocido que es legítima una amplia intervención policiva del Estado en estas materias"*¹⁷

Así las cosas, el transporte terrestre automotor en todas sus modalidades, se ha considerado como una actividad peligrosa que implica una regulación especial y rigurosa del Estado. De manera tal que, en estos casos la Corte ha avalado de forma excepcional la constitucionalidad de la responsabilidad objetiva en su régimen administrativo sancionatorio, siempre y cuando se le brinde al vigilado todas las garantías procesales y se cumplan con los siguientes requisitos:

"(...) La imposición de sanciones por responsabilidad objetiva se ajusta a la Constitución en la medida que "a) se trate de un tipo de sanción que no afecte de manera específica el ejercicio de derechos fundamentales, ni afecten de manera directa o indirecta a terceros; (II) que la sanción tenga un carácter meramente monetario; y (iii) que se trate de sanciones de menor entidad en términos absolutos (tal como sucede en el caso de las sanciones de tránsito [y transporte]) (...)"

De manera que, el principio de exclusión de responsabilidad objetiva en materia administrativa sancionatoria y por ende el régimen de responsabilidad subjetiva, no es aplicable al caso en concreto, dadas las anteriormente consideraciones. Así las cosas, no son de recibo para este Despacho las argumentaciones esgrimidas por el vigilado en su escrito recurso, pues en este punto, habrá de entenderse que ante:

*"(...) la causación material de un resultado lesivo que es el daño, donde no se examina la voluntad del sujeto activo de la conducta, es decir, no se analiza la esfera volitiva del agente causante del daño. La responsabilidad objetiva presume responsable al agente causante del daño, por el solo hecho del daño, sin interesarle si se manejó bien o mal. (...) Se presenta cuando hay: una acción, un resultado dañoso y un nexo causal entre acción y resultado dañoso, es decir, cuando el resultado es producto de la acción. Como por ejemplo el ejercicio de actividades peligrosas, como sería la conducción de vehículos automotores consagrada en nuestra legislación (...)"*¹⁸

Ahora bien, es de tener en cuenta que las infracciones deben estar definidas en forma clara, precisa e inequívoca, y para el caso que aquí nos compete es claro que la normatividad se encuentra tipificada, como bien lo expresan el literal d) e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el código de infracción 587 y 518 de la Resolución No. 10800 de 2003, que indica: "... permitir la prestación del servicio sin llevar extracto de contrato". (...) ".Normatividad congruente con la infracción y la aplicable al caso del Transporte Público Terrestre Automotor.

¹⁶ Sentencias C-981 de 2010. M.P. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo, Corte Constitucional.

¹⁷ Sentencia C-144 de 2009. M.P. Mauricio Gonzalez Cuervo

¹⁸ Restrepo Pineda, C.. La Responsabilidad Subjetiva y la Responsabilidad Objetiva en el Régimen Sancionatorio

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

Así las cosas este despacho considera que mediante la Resolución que aquí se ataca en ningún momento viola el principio de tipicidad, toda vez que en el mismo se plasma la normatividad congruente con la infracción y la aplicable al caso del Transporte Público Terrestre Automotor.

Es de acotar que esta delegada actuó en observancia del principio de tipicidad toda vez que cumplió con los siguientes elementos: (i) la conducta sancionable esta descrita de manera específica y precisa, como lo es el código de infracción 587 y 518, del artículo 1 de la Resolución 10800 de 2003, (ii) exista una sanción cuyo contenido material este definido en la ley, estipulado en como lo es en el literal d) e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y (iii) se concluyó que existe una correlación entre la conducta y la sanción, toda vez que se comprobó que para el momento de los hechos el conductor; *prestaba un servicio sin extracto de contrato 518*.

Al respecto del argumento del recurrente sobre *Inconsistencia entre el códigos 518 y literal d) artículo 46 de la ley 336*, es necesario aclarar que en el tema de la preexistencia de las conductas típicas y su normativización en los instrumentos legales, se deben distinguir dos momentos. El primer momento, está dado por la descripción de la conducta que se instituye como una violación a las normas del transporte, en este punto debe tenerse en cuenta que esta descripción atiende de forma imperativa el principio de legalidad, según el cual, toda conducta que se reproche como antijurídica (contravención para el caso sub-examine) debe estar previamente consagrada en la ley y, que dicha descripción debe ser clara e inequívoca. Ciertamente la descripción de las conductas que constituyen infracciones de transporte están consagradas en la Ley 336 de 1996, norma que tiene plena vigencia y por tanto plenos efectos jurídicos. Como vemos, la conducta está tipificada como contravención en la Ley 336 de 1996, la cual también, estatuye la correspondiente sanción.

Un segundo momento que debe distinguirse, es la consagración de las correspondientes sanciones a las conductas que previamente se han establecido como contravenciones, las cuales igualmente, están establecidas, para el caso en concreto, en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. En este orden de ideas, el Decreto 3366 de 2003, es un desarrollo reglamentario que fijó unos marcos de sanción respecto a las conductas aludidas en la Ley 336 de 1996, sin tener en cuenta que la misma Ley tenía expresamente consagrada la sanción a imponer en los eventos de la conducta aquí investigada.

Del análisis anterior, se concluye que del contenido de la ley, y según lo establecido en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, eventos en los cuales la sanción a imponer será de 1 a 700 salarios mínimos mensuales legales vigentes, conforme al parágrafo de la norma en cita, existe la tipicidad de la conducta, de modo tal que no hay lugar a hacer otro tipo de interpretación, bajo estos presupuestos, no estaría llamado a prosperar argumento alguno sobre la legalidad de la sanción que se impondrá a la empresa investigada, dado que la norma contiene todos los elementos propios de las normas sancionatorias. Y para el caso en concreto el agente encuentra que el vehículo infractor no tenía el extracto de contrato para el servicio que estaba prestando. Por tanto la sanción administrativa se encuentra contemplada en una norma de rango legal – reserva de ley, además la norma que la contiene determina con claridad la sanción y permite su determinación mediante criterios que el legislador establece.

*"La reserva de ley se refiere a la naturaleza de la norma que debe soportar la actividad sancionadora del Estado. En virtud de los bienes jurídicos en juego, las sanciones que se derivan de la acción u omisión típica y la potestad reglamentaria de que es titular la Administración Pública, la reserva de ley en el derecho penal y administrativo, no se exige de igual modo. Por el contrario, la demanda de reserva de ley se flexibiliza en el campo administrativo sancionador. En materia administrativa sancionadora se permite que la actividad sancionadora tenga asiento en disposiciones reglamentarias. Sin embargo, una cosa está clara y es que pese a la atenuación que se haga de la reserva en este ámbito del ius puniendi del Estado, ello no llega al punto de aceptar la existencia de infracciones o sanciones creadas en exclusiva por la autoridad administrativa. Pues ésta podrá solamente participar de la confección de un tipo y/o sanción en la medida en que exista una "invitación" realizada por el Congreso de la República, por intermedio de una ley, y siempre que ésta haya entregado las bases para ello."*¹⁹

¹⁹ SENTENCIA C-818 Corte constitucional.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

En derecho administrativo sancionatorio, no todas las sanciones deben estar detalladas en la ley, sino sus elementos principales al menos. Es la estructura "*numerus apertus*".

"La norma indeterminada se utiliza para indicar de manera imprecisa un supuesto de hecho que varía dependiendo de circunstancias exógenas al ámbito normativo, lo cual no la exonera de satisfacer el principio de legalidad en el derecho administrativo sancionador, que exige del legislador establecer como mínimo: "(i) los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada; (ii) las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta; (iii) la sanción que será impuesta o, los criterios para determinarla con claridad." ²⁰ Es decir: "...en materia sancionatoria es admisible el uso de los conceptos jurídicos indeterminados, siempre que la forma típica pueda tener un carácter determinable al momento de su aplicación y, para lo cual, es imprescindible que la ley establezca criterios objetivos que permitan razonable y proporcionalmente concretar las hipótesis normativas. Sobre la segunda cuestión planteada, la jurisprudencia constitucional ha sostenido que el reglamento cumple su función complementaria del texto legal, en tanto no contraría el principio de reserva de ley, razón por la cual, es necesario que establezca un núcleo esencial que está conformado por las conductas típicas y las sanciones. Así, la norma reglamentaria establecerá las especificaciones o graduaciones que sean necesarias." ²¹

Aunado a lo anterior, el Consejo de Estado ratifica la vigencia de los artículos 45 y 46 en cuanto a la aplicación de las sanciones contempladas en la ley 336 de 1996., y del artículo 29 del capítulo VIII del decreto 3366 de 2003, que menciona de manera expresa cuales son las causales por la cual se impone amonestación escrita a las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Especial y no contempla el hecho sancionado en la presente investigación "*inexistencia o alteración de los documentos que sustentan la operación*", por lo tanto no son de recibo el argumento de la empresa al respecto.

Artículo 29. Serán sancionadas con amonestación escrita, las empresas de Transporte Terrestre Automotor Especial, que incurran en las siguientes infracciones: a) No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal; b) No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio.

Este despacho en aras de garantizar los principios de *proporcionalidad* al investigado, resolvió modificar la sanción impuesta a la empresa investigada la cual pasó de 5 SMM LV a 2 SMMLV para la época de la comisión de los hechos.

Así las cosas y de conformidad con lo expuesto en el presente acto, se modificará la sanción impuesta por la primera instancia, para en su lugar imponer multa de DOS (2) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS (\$1'232.000.00). Y se confirmara el resto de articulados de la resolución No. 1558 del 26 de enero de 2017.

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: MODIFICAR el artículo segundo de la resolución No. 1558 del 26 de enero de 2017, el cual quedará de la siguiente forma:

"SEGUNDO: SANCIONAR a LA EMPRESA DE TRANSPORTE DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1, con multa equivalente a DOS (2) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS (\$1'232.000.00), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa."

²⁰ Sentencia C-699/15, Corte Constitucional

²¹ Sentencia C-699/15, Corte Constitucional

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 1558 DEL 26 DE ENERO DE 2017, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR ESPECIAL PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1.

PARAGRAFO 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, comunicase a las líneas telefónicas: (57-1) 2693370 y Línea gratuita nacional 01 8000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE a favor de la Superintendencia de Puertos y Transporte en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

Artículo 2: DEJAR INCÓLUME el resto de articulados de la resolución No. 1558 del 26 de enero de 2017.

Artículo 3: NOTIFICAR personalmente, dentro de los cinco (5) días siguientes a su expedición, el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaria General de la Superintendencia de Puertos y Transportes, al representante legal o a quién haga sus veces de LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR PLATINO VIP S.A.S. CON NIT. No. 800105371-1, en la CRA 63 # 98 B 25 en la ciudad de BOGOTÁ, D.C. En su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos los artículo 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

Artículo 4: La presente Resolución rige a partir de la fecha de su notificación, y contra la misma no procede recurso alguno.

Dada en Bogotá D.C., a los

68795 18 DIC 2017

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: *CM* Carolina Charton Millan - Abogada Oficina Asesora Jurídica
Revisó: Juan Pablo Restrepo Castrillón - Jefe de la Oficina Asesora Jurídica (E)

13/18



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501665771



Bogotá, 18/12/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
PLATINO VIP S.A.S.
CARRERA 63 No 98B -25
BOGOTA - D.C.

ASUNTO: CITACION NOTIFICACION

Respetado(a) señor(a):

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 68795 de 18/12/2017 por la(s) cual(es) se RESUELVE RECURSO DE APELACION DENTRO DE una(s) investigación(es) administrativa(s) a esa empresa.

En consecuencia debe acercarse a la Secretaria General de esta Entidad, ubicada en la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá, con el objeto que se surta la correspondiente notificación personal; de no ser posible, ésta se surtirá por aviso de conformidad con el artículo 69 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

En los eventos en que se otorgue autorización para surtir la notificación personal, se debe especificar los números de las resoluciones respecto de las cuales autoriza la notificación, para tal efecto en la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co, link "*Resoluciones y edictos investigaciones administrativas*" se encuentra disponible un modelo de autorización, el cual podrá ser tomado como referencia. Así mismo se deberá presentar copia del decreto de nombramiento y acta de posesión, si es del caso.

En el caso que desee hacer uso de la opción de realizar el trámite de notificación electrónica para futuras ocasiones, usted señor(a) representante legal deberá diligenciar en su totalidad la autorización que se encuentra en el archivo Word anexo a la Circular 16 del 18 de junio de 2012 la cual se encuentra en la página web de la Entidad www.supertransporte.gov.co en el link "*Circulares Supertransporte*" y remitirlo a la Calle 37 No. 28B-21 Barrio Soledad de la ciudad de Bogotá.

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO*
COORDINADORA GRUPO NOTIFICACIONES

Transcribió: ELIZABETHULLA
Revisó: RAISSA RICAURTE

C:\Users\elizabethulla\Desktop\RESOLUCIONES 2017\18-12-2017\JURIDICA\CITAT 68732.odt

