



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto, este
No. de Registro 20185500006161

Bogotá, 03/01/2018

Señor
Representante Legal y/o Apoderado(a)
TRANSPORTES DOYFI S.A.S.
CARRERA 48 NO.75-119 LOCAL 203
BOGOTA - D.C.



20185500006161

ASUNTO: NOTIFICACIÓN POR AVISO

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Puertos y Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 68802 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

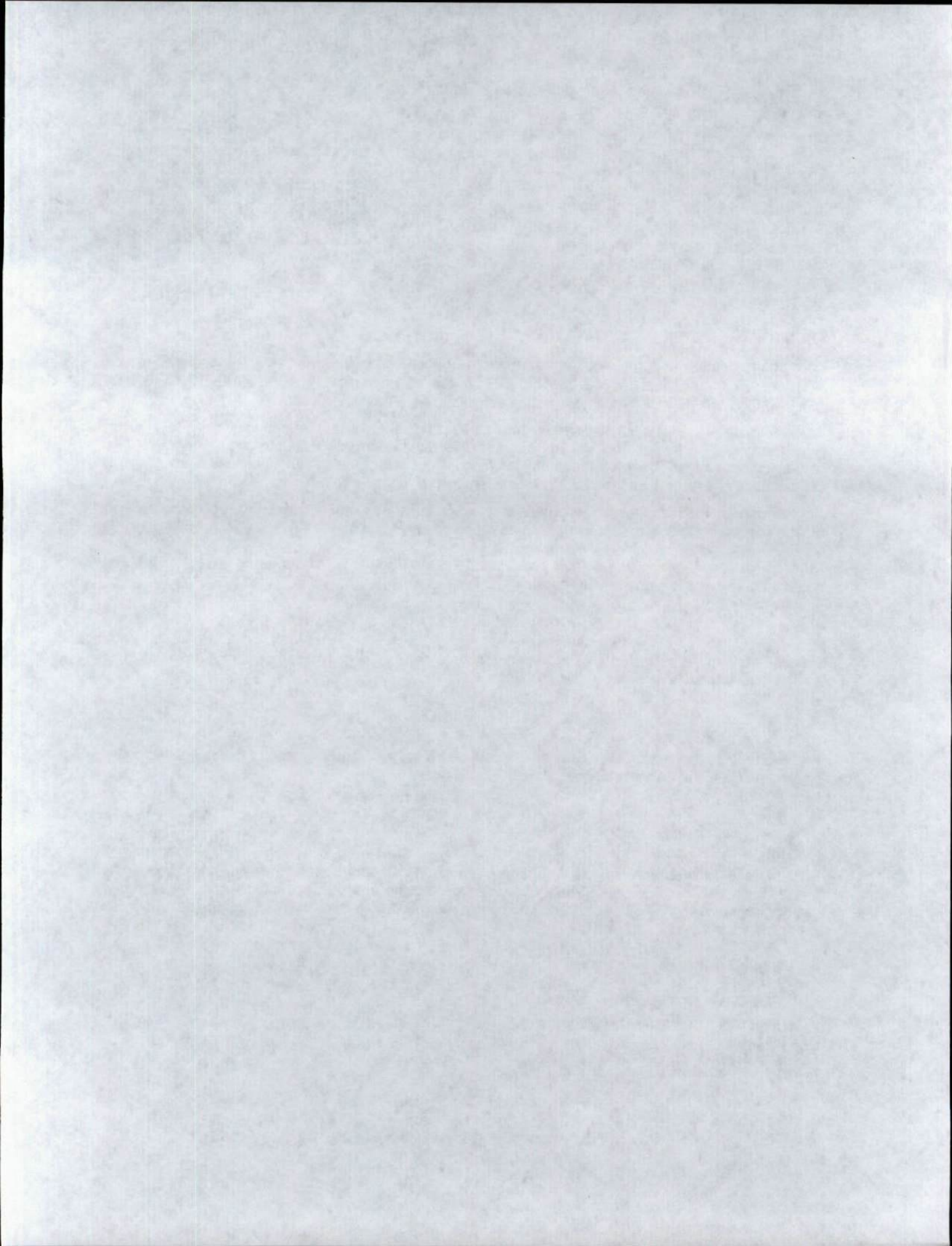
Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Puertos y Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente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

Sin otro particular.

Diana C. Merchan B.

DIANA CAROLINA MERCHAN BAQUERO
Coordinadora Grupo Notificaciones

Anexo: Lo enunciado.
Transcribió: Yoana Sanchez**



802

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No.

()

68802

18 DIC 2017

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N°72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE SERVICIO DE TRANSPORTES PUBLICO TERRESTRE AUTOMOTOR TRANSPORTES DOYFI S.A.S - CON NIT No. 802.017.772-1

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

La Autoridad de tránsito y transporte, en cumplimiento de sus funciones emitió y trasladó a esta entidad el informe de infracciones de transporte No. 164207 del 25 de mayo de 2014, impuesto al vehículo de placas TUK 473.

Mediante Resolución No.016690 del 31 de agosto de 2015, se dio apertura a la investigación administrativa en contra de TRANSPORTES DOYFI S.A.S- CON NIT No. 802.017.772-1., por presunta transgresión de lo dispuesto por la Resolución No. 10800 de 2003, artículo 1º, códigos 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" y código ibidem 519 "Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras.", en concordancia con lo normado en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

La empresa investigada presentó escrito de descargos mediante Radicado No. 2015-560-071423-2 del 29 de septiembre de 2015.

A través de la Resolución No. 72993 del 14 de diciembre de 2016, se resolvió la investigación administrativa en contra de la empresa TRANSPORTES DOYFI S.A.S CON NIT No. 802017772-1, sancionándola con multa de CINCO (5) SMLMV, para la época de la comisión de los hechos, equivalente a TRES MILLONES OCHENT MIL PESOS M/CTE (\$3.080.000).

Mediante radicado No. 2016-560-005483-2 del 16 de enero de 2017 la empresa investigada interpuso recursos de reposición y de apelación.

A través de la Resolución No.11479 del 12 de abril de 2017 se resolvió el recurso de reposición confirmando en su totalidad la resolución recurrida y se concedió el recurso de apelación.

ARGUMENTOS DEL RECORRENTE

Este Despacho encuentra, que en síntesis el recurrente sustentó el recurso en los siguientes términos:

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No 802.017.772-1

Invoca la falsa motivación y violación al principio de legalidad toda vez que el agente de tránsito, en el IUIT generó la orden de comparendo por el código 587 y no el 519 que es al que se hace llamamiento en la apertura, pero que no hay claridad en lo descrito en las observaciones, generando duda de la infracción cometida y haciendo incurrir en un error a la Superintendencia al formular un cargo que no está claro.

Que la empresa expidió los documentos acordes a la norma de tránsito, como para el presente caso, el extracto de contrato, el cual se le entrega a los conductores y/o propietarios para que los porten y por ello estos son los sujetos activos de la infracción.

Que en aras de probar las condiciones en que se generó la acción u omisión que genera la sanción a imponer, corresponde a la Superintendencia de Puertos y Transporte desarrollar de oficio todas las actividades probatorias, habida cuenta que no hay prueba que permita probar la infracción endiligada. En la pretensión se solicita la rebaja de la sanción impuesta, toda vez que se trata de la primera vez.

Que no obra prueba alguna que permita concluir que TRANSPORTES DOYFI S.A.S., hubiera cometido la infracción contra el Estatuto de Transporte Público. Que a la única prueba que se hace referencia en el expediente es a la presencia del informe único de infracciones.

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.

Antes de entrar a considerar el análisis de fondo sobre el asunto planteado en el recurso, previamente es necesario aclarar, que el mismo fue presentado dentro del término legal, advirtiéndose que reúne los requisitos exigidos en los artículos 76 y 77 de la Ley 1437 de 2011.

Procede este Despacho a resolver el recurso de apelación interpuesto en contra de la resolución No. 72993 del 14 de diciembre de 2016, conforme a lo estipulado en la Ley 1437 del 2011, como institución jurídico-procesal para sobrellevar el recurso subsidiario de apelación.

Es de advertir, que el pronunciamiento se hará con apoyo en el material probatorio allegado al plenario y a la luz de las disposiciones legales que atañen al tema a debatir, precisando que tal como lo ha sostenido la jurisprudencia del Consejo de Estado, a la segunda instancia le hace imperioso emitir pronunciamiento únicamente en relación con los aspectos impugnados, por cuanto presume el legislador que aquellos tópicos que no son objeto de sustentación, es porque no suscitan inconformidad en el sujeto procesal que hace uso del recurso de apelación, no obstante lo anterior, no es óbice para extender la competencia a asuntos no impugnados, si resultan inescindiblemente vinculados al objeto del recurso.

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 congruencia¹.

"... 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."

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.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

"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.

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

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

El acto administrativo fue expedido por mandato legal, es deber de la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor 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.

Se adentra el Despacho a efectuar el análisis de la controversia planteada por el recurrente, encontrando que se hace énfasis en que la empresa cumple con lo de su cargo y que el responsable es el propietario del vehículo, quien debe tener al día la documentación correspondiente, frente a lo cual es preciso examinar la responsabilidad que le atañe a la empresa a la que se encuentra vinculado el vehículo, así :

El Decreto 174 de 2001- vigente para la época de la ocurrencia de los hechos, actualmente compilado por el Decreto 1079 de 2015-, determina las condiciones del transporte público terrestre automotor especial; en los artículos 1º. al 6º señala objeto y principios, ámbito de aplicación, define la actividad transportadora, transporte público y privado, transporte privado y el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros. En los artículos 9º. y 10º. señala las autoridades competentes para conocer sobre el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajero y el control, vigilancia e inspección a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transportes, amén de que este tiene un carácter esencial de un servicio público.

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

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

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

216 3 de 1201

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DUYFÍ S. A. S. CON NIT No. 802.017.772-1

Así mismo, el artículo 9 de la Ley 336 de 1996 señala:

"El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente..."

La citada norma, en el artículo 10 dispone:

"Para los efectos de la presente ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente..."

De manera, que el transporte público terrestre automotor de pasajeros especial, no es un servicio que se presta sin la regulación del Estado todo lo contrario, está investido de amplias facultades para imponer las sanciones correspondientes cuando el mismo se presta sin la seguridad debida, las condiciones y requisitos necesarios por el carácter de transporte público que este conlleva, motivo por el cual primará el interés general sobre el particular porque solo así se garantiza la prestación del servicio y la protección a los usuarios. Ahora bien, el artículo 54 del Decreto 3366 del 21 de noviembre de 2003, los agentes de control deberán levantar las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentó el Ministerio de Transporte y, este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación; es así como mediante Resolución No. 10800 de 2003, el Ministerio reglamentó el formato para el informe de infracciones de transporte de que trata el citado artículo.

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 que para el caso que aquí nos compete pretende exonerarse.

Es aplicable al caso que nos ocupa lo expresado por el Consejo de Estado, donde ha sido enfático al decir que los vehículos son el medio por el cual la empresa desarrolla su objeto social, es decir que la actividad u operación de los automotores es la actividad de la empresa, de allí desprende su facultad de ejercer control. Un aparte muy importante que se debe tener presente:

"Quiénes operan los equipos mediante los cuales se presta el servicio, trátese de conductores asalariados o de propietarios de tales equipos, lo hacen en nombre de la empresa, actúan en representación de ella y, por consiguiente, tienen una responsabilidad in vigilando respecto del comportamiento de ellos en el desarrollo de su actividad"⁵.

Por lo anterior, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio de transporte público automotor terrestre 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 enfocarse a una misma finalidad, que es la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio, de lo cual la empresa legalmente constituida es garante.

Bajo estas circunstancias, siguiendo el tenor de la jurisprudencia sentada por la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia y el Consejo de Estado, al respecto, se puede afirmar que el tema que le compete a la Superintendencia de Puertos y Transporte, es la de iniciar investigación administrativa a los garantes de la prestación del servicio público de transporte terrestre y sin vincular bajo ninguna circunstancia a los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de transporte público terrestre automotor en ninguna de sus modalidades, ya que la interpretación que hace el Consejo de Estado al respecto es de carácter vinculante y de estricto cumplimiento, en concordancia a la Ley 336 de 1996 por lo tanto no se encuentra ningún motivo por el cual deba integrarse el Litisconsorcio necesario.

Así las cosas, y haciendo un detenido análisis sobre las normas que regulan el sector transporte en Colombia, encontramos que el transporte es un servicio público esencial y por tanto goza de especial

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

protección. En ese orden de ideas, los intereses que se persiguen son, en primer lugar la seguridad que consagran los arts. 2 y 3 de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, y artículos 1 y 4 del Decreto 174 de 2001 - vigente para la época de ocurrencia de los hechos, actualmente reglamentado en el Decreto 1079 de 2015-, y en segundo término, por conexión directa con el primero, la salvaguarda de los derechos de tal magnitud como lo es el Derecho a la vida que tiene toda persona, consagrado en el Preámbulo de la Constitución y en los arts. 2, 11 y 44, vinculadas al sector o usuarias de él, y que a menudo se pone en inminente peligro.

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.

"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"⁶.

"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"⁷ "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"⁸.

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.

⁶ Corte Constitucional Sentencia C-1235 del 29 de noviembre de 2005. M.P., Rodrigo Escobar Gil, consideración jurídica No. 3.
⁷ Cfr. Sentencias T-327 de 2004 y C-692 de 2003

⁸ Javier Tamayo Jaramillo, "De la Responsabilidad Civil" Tomo I. Editorial Temis, Bogotá 1999, página 212.

8 316 5 de 100 2/12

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

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 transportistas cuyo negocio es operar y explotar los vehículos que de otras personas vinculan, al respecto señaló⁹:

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 actividades"¹⁰

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."¹¹ (Subrayado de la Sala)."¹²

Como se ha manifestado en múltiples oportunidades, la habilitación que el estado otorga a las empresas, obliga al prestador de servicio público de transporte a que asuma determinado rol, surgiendo para él un deber jurídico de realizar determinados comportamientos acordes con la normatividad que regula el sector, por lo tanto si la infracción es cometida en desarrollo de esa función, la responsabilidad se le atribuye a la empresa habilitada que ha vinculado el vehículo infractor y que lo presenta como parte de su equipo, al momento de solicitar la habilitación por parte del Ministerio. Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero.

⁹ 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

¹⁰ Corte Suprema de Justicia, sala de casación civil y agraria. M.P., Trejos Bueno Silvio Fernando, sentencia 5220 del 26 de noviembre de 1999.

¹¹ Ibidem. Sentencia de casación civil No. 7627 del 20 de junio de 2005.

¹² Casación Rdo. 37285 del 13 de marzo de 2013.

Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

Ahora bien, el recurrente nunca negó que el vehículo tuviera vínculo con la empresa. El capítulo 2, artículo 6, del Decreto 174 de 2001 (Norma vigente para la época de los hechos), establecía que:

“Artículo 6o. Servicio público de transporte terrestre automotor especial. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.”

Implica esto, que la empresa debe asumir una actitud diligente frente a la actividad de sus afiliados al momento de prestar el servicio, ya que esta clase de situaciones conllevan a cuestionar el ejercicio de control efectivo que está ejerciendo la empresa sobre sus afiliados, por ende es de tener en cuenta que el Estado confió en la misma cuando ésta fue habilitada para operar, toda vez que la empresa en su momento demostró la suficiente capacidad para cumplir con el propósito para el cual fue creada y con esta clase de situaciones se está demostrando lo contrario.

De igual forma, si se presenta una infracción en desarrollo de la prestación del servicio público de transporte, la responsabilidad se le atribuye a la empresa afiladora del equipo que presta el servicio, sin perjuicio de que la misma pueda iniciar las acciones procedentes en contra de quien materialmente hubiese ejecutado la infracción.

Así, los planteamientos anteriormente expuestos, permiten establecer que a la empresa de Transporte es quien se le impone la carga de ejercer control y vigilancia de la actividad que desarrollen sus equipos; es quien debe controlar la labor de vigilancia sobre el personal y el parque automotor y en general de las actividades propias de su objeto social, lo anterior dentro del marco legal, sin generar variaciones por circunstancias propias o de un tercero, por tal razón no se encuentra consolidado los eximentes de responsabilidad sea por caso fortuito, fuerza mayor o hecho exclusivo y atribuible a un tercero. Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

En estos términos, no son de recibo los argumentos esbozados en el recurso, para efectos de transferir la responsabilidad al afiliado.

Ahora bien, invoca el memorialista una falsa motivación, toda vez que la conducta descrita por parte de la autoridad de tránsito en las observaciones del IUIT no concuerda con el código de la infracción, en razón a lo cual, se procede entonces a examinar el Informe Unico de Infracciones.

Se debe tener en cuenta, que en el ejercicio de las funciones, la autoridad de tránsito y transporte expide el IUIT y lo hace bajo el principio de legalidad, significa que su facultad o función para expedirlo debe estar predeterminada en la ley, como también la infracción cometida y la sanción aplicable. Así pues, su imposición no es arbitraria, se hace con base en un ordenamiento legal, solicitando al conductor del vehículo automotor los documentos que debe portar conforme a la modalidad del servicio de transporte, según el artículo 52 del Decreto 3366 de 2003 vigente para la época de ocurrencia de los hechos, actualmente compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Por demás está decir, que el mencionado IUIT, es un documento público al tenor del artículo 243 del nuevo Código General del Proceso:

Aunado lo anterior, el artículo 244 del citado Código prescribe:

“Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento. Los documentos públicos y los privados emanados de las partes o de terceros, en original o en copia, elaborados, firmados o manuscritos, y los que contengan la reproducción de la voz o de la imagen, se presumen auténticos, mientras no hayan sido tachados de falso o desconocidos, según el caso.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACION INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

También se presumirán auténticos los memoriales presentados para que formen parte del expediente, incluidas las demandas, sus contestaciones, los que impliquen disposición del derecho en litigio y los poderes en caso de sustitución. Así mismo se presumen auténticos todos los documentos que reúnan los requisitos para ser título ejecutivo. La parte que aporte al proceso un documento, en original o en copia, reconoce con ello su autenticidad y no podrá impugnarlo, excepto cuando al presentarlo alegue su falsedad. Los documentos en forma de mensaje de datos se presumen auténticos.

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

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

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

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad y dado que el IUIT 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 desprenden 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 como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Así las cosas, es necesario reiterar que en el folio 1 del expediente, obra la prueba del IUIT que permite determinar que el vehículo de placas TUK 473, vinculado a la empresa TRANSPORTES DOYFI S.A.S., se encontraba prestando el servicio de transporte de manera irregular, toda vez que según dejó consignado la autoridad de tránsito en la casilla 16 de observaciones : "El extracto de contrato que presenta no coincide con el destino donde se dirige. Manifestando que su destino es el departamento de Risaralda. Transportando (03) pasajeros en con concordancia con el Decreto 174/2001."

Empero a la manifestación del sancionado, sobre la constitución como prueba del IUIT, la misma normatividad lo expresa en el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003 y es así que en el IUIT, la autoridad de tránsito estableció la comisión de la infracción contenida en el código 587 de la Resolución No. 10800 de 2003 : "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."

Del mismo modo, la resolución de apertura de la investigación dio alcance al IUIT recogiendo en la formulación de los cargos el código 587 de la Resolución 10800 de 2003 y dando alcance al código 519 ibidem : "Permitir la prestación del servicio sin llevar el Extracto del Contrato debida y totalmente diligenciado por la empresa, o con tachaduras o enmendaduras." guardando plena armonía con la conducta descrita en la casilla 16 del mentado informe, encontrando fundamento en el acápite de las sanciones y procedimientos de la Ley 336 de 1996 artículo 46, literal d) ."

En este orden de ideas, se encuentra que el IUIT, conforme a lo dispuesto en el artículo 54 del Decreto 3366 de 2003, codificó la infracción en el código 587 según artículo 1° de la Resolución 10800 de 2003 : "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".

Por lo anterior, este Despacho reitera que la obligación de la empresa no solo radica en expedir los documentos que sustentan la operación del vehículo, en velar que los mismos documentos estén debida y totalmente diligenciados por la empresa y 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 ningún vigilancia por parte de la correspondiente empresa, en esa medida es tan importante que las empresas establezcan un control sobre ellos con el fin de prevenir infracciones y aplicar correctivos a los mismos cuando incurran en ellas.

20/12

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

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

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

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

El Decreto 174 de 2011, en su artículo 23 (norma vigente para la época de los hechos), estableció los requisitos mínimos 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 membretado 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.

De lo anterior se concluye, que en todo momento los vehículos que presten el servicio, deben soportar la operación de los equipos con los documentos pertinentes.

Se concluye entonces, que en todo momento los vehículos que presten el servicio deben soportar la operación de los equipos con los documentos debidamente diligenciados y con los requisitos mínimos que permitan soportar la operación.

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

"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.

Por lo tanto, para que la pretensión de nulidad de un acto administrativo por falsa motivación prospere, se debe demostrar (I) que los hechos que la administración tuvo en cuenta como motivos determinantes de la decisión no se probaron en la actuación administrativa o (II) que la administración omitió tener en cuenta hechos que sí estaban demostrados y que si se hubiesen considerado habrían modificado sustancialmente la decisión.

La falsa motivación parte del supuesto de que el acto administrativo si se motivó, pero de manera falsa, engañosa o, simplemente, con fundamento en hechos no probados".

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

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. 0164207 en el que el agente de policía evidenció, que se prestaba el servicio con un extracto de contrato en el que el que no concordaba con el sitio de destino donde se dirigía el vehículo.

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 mayo de 2014, el vehículo de placas TUK 473, al momento en el que la autoridad de tránsito solicitó el extracto de contrato y en el mismo no concuerda el sitio del destino al que se dirige.
- b) Personas naturales o jurídicas objeto de la investigación: En la casilla 11, TRANSPORTES DOYFI S.A.S.
- c) Disposiciones presuntamente vulneradas: artículo 1 códigos 587 y 518 de la resolución 10800 de 2003, junto con el Decreto 173 de 2001, compilado en el Decreto 1079 del 2015.
- d) Sanciones o medidas que serían procedentes: Capítulo IX de la ley 336, en su artículo 46, literal d).

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 levantó el Informe de Infracción, lo hizo en ejercicio de sus facultades como funcionario público, según 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.

Ahora bien, con respecto a la carga de la prueba, en el caso sub examine, el recurrente no aportó prueba que demuestre que no se cometió la infracción, estando la carga de la prueba de ese extremo procesal.

En todo momento los vehículos que presten el servicio de transporte, deben soportar la operación de los equipos con los documentos debidamente diligenciados, máxime cuando la norma define los requisitos que debe contener el documento.

La violación a las normas que rigen un servicio público esencial no puede pasar incólume para la Administración, máxime que lo afirmado en el IUIT no fue desvirtuado por parte del acusado y al presumirse auténtico se comporta como plena prueba que sanciona la mera conducta violatoria. El ordenamiento jurídico colombiano no contempla el reproche a que una sanción se soporte en una prueba única y plena.

Respecto a la apreciación de las pruebas, quien pretende demostrar le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba:

"La Carga de la Prueba deriva del onus probandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quién está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo anormal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe probarlo "affirmanti incumbit probatio": a quien afirma, incumbe la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema." 13 De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016, POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S. CON NIT No. 802.017.772-1

prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria."

En Decisión No. 161-4533 de la Procuraduría General de la Nación se analiza la utilidad de las pruebas presentadas por las partes, a saber:

"Así mismo, es preciso hacer referencia a principios importantes por medio de los cuales tales criterios cobran su verdadero significado. La conducencia es «la idoneidad legal que tiene la prueba para demostrar determinado hecho» y la pertinencia «es la adecuación entre los hechos que se pretenden llevar al proceso y los hechos que son tema de la prueba en éste»; pero también puede ocurrir que las pruebas conducentes y pertinentes pueden ser rechazadas por resultar inútiles para el proceso, así «la prueba es inútil cuando sobra, por no ser idónea, no en sí misma, sino con relación a la utilidad que le debe prestar al proceso, ya que éste solo puede recaudar las pruebas necesarias para el pronunciamiento del fallo»."

Se concluye entonces, que conforme a los argumentos expuestos, el IUIT tiene mérito probatorio, donde se evidencia la comisión de la infracción y que en la primera instancia se valoró la solicitud de las pruebas encontrando que las mismas no eran aptas para desvirtuar el contenido del IUIT.

Ahora bien, este Despacho en aras de garantizar el principio de *proporcionalidad* al investigado, resolvió modificar la sanción impuesta a la empresa investigada, la cual se pasará 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 una multa de DOS (2) SMLMV para la época de la comisión de los hechos, equivalente a UN MILLON DOSCIENTOS TREINTA Y DOS MIL PESOS M/CTE (\$1'232.000.00) y se confirmara el resto del articulado de la resolución No. 72993 del 14 de diciembre de 2016.

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. 11479 del 12 de abril de 2017; y vii) favorabilidad, por cuanto se está dando aplicación al literal d) artículo 46 de la Ley 336 de 1996, modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011.

Adicionalmente, es claro que en el acto administrativo que resuelve el recurso de reposición analizó los aspectos de relevancia manifestados por el recurrente encontrando que ninguno estaba llamado a prosperar.

Teniendo en cuenta, que al ser una persona jurídica que preste dicho servicio debe minimizar los riesgos y tomar medidas para prevenir las faltas.

POR LA CUAL SE RESUELVE EL RECURSO DE APELACIÓN INTERPUESTO EN CONTRA DE LA RESOLUCIÓN N° 72993 DEL 14 DE DICIEMBRE DE 2016. POR MEDIO DE LA CUAL SE SANCIONÓ A LA EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO TERRESTRE TRANSPORTES DOYFI S.A.S CON NIT No. 802.017.772-1

Conforme a lo expuesto este Despacho,

RESUELVE:

Artículo 1: MODIFICAR el artículo segundo de la resolución No. 72993 del 14 de diciembre de 2016 el cual quedará de la siguiente forma:

“SEGUNDO: SANCIONAR a LA EMPRESA TRANSPORTES DOYFI S.A.S - CON NIT No. 802.017.772-1, con una 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 M/CTE (\$1'232.000.00), por las razones expuestas en el presente acto en su parte considerativa.”

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 del articulado de la resolución No. 72993 del 14 de diciembre de 2016.


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 TRANSPORTES DOYFI S.A.S - CON NIT No. 802.017.772-1, en la Carrera 72 A BIS No. 52 – 85 en la ciudad de BOGOTA D.C., En su defecto se surtirá la notificación de conformidad con lo establecido en los artículos los artículos 66 y siguientes de la Ley 1437 de 2011.

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

Dada en Bogotá D.C., a los

68802. 18 DICIEMBRE

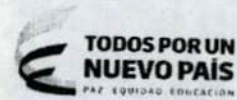
NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE


JAVIER JARAMILLO RAMÍREZ
Superintendente de Puertos y Transporte.

Proyectó: Nurian Barón Bareño - Contratista
Revisó: Juan Pablo Restrepo Castrillón - Jefe Oficina Asesora Jurídica (e)



Superintendencia de Puertos y Transporte
República de Colombia



Al contestar, favor citar en el asunto este
No. de Registro 20175501665831



Bogotá, 18/12/2017

Señor
Representante Legal y/o Apoderado (a)
TRANSPORTES DOYFI S.A.S.
CARRERA No 72A BIS No 52-85
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) 68802 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.

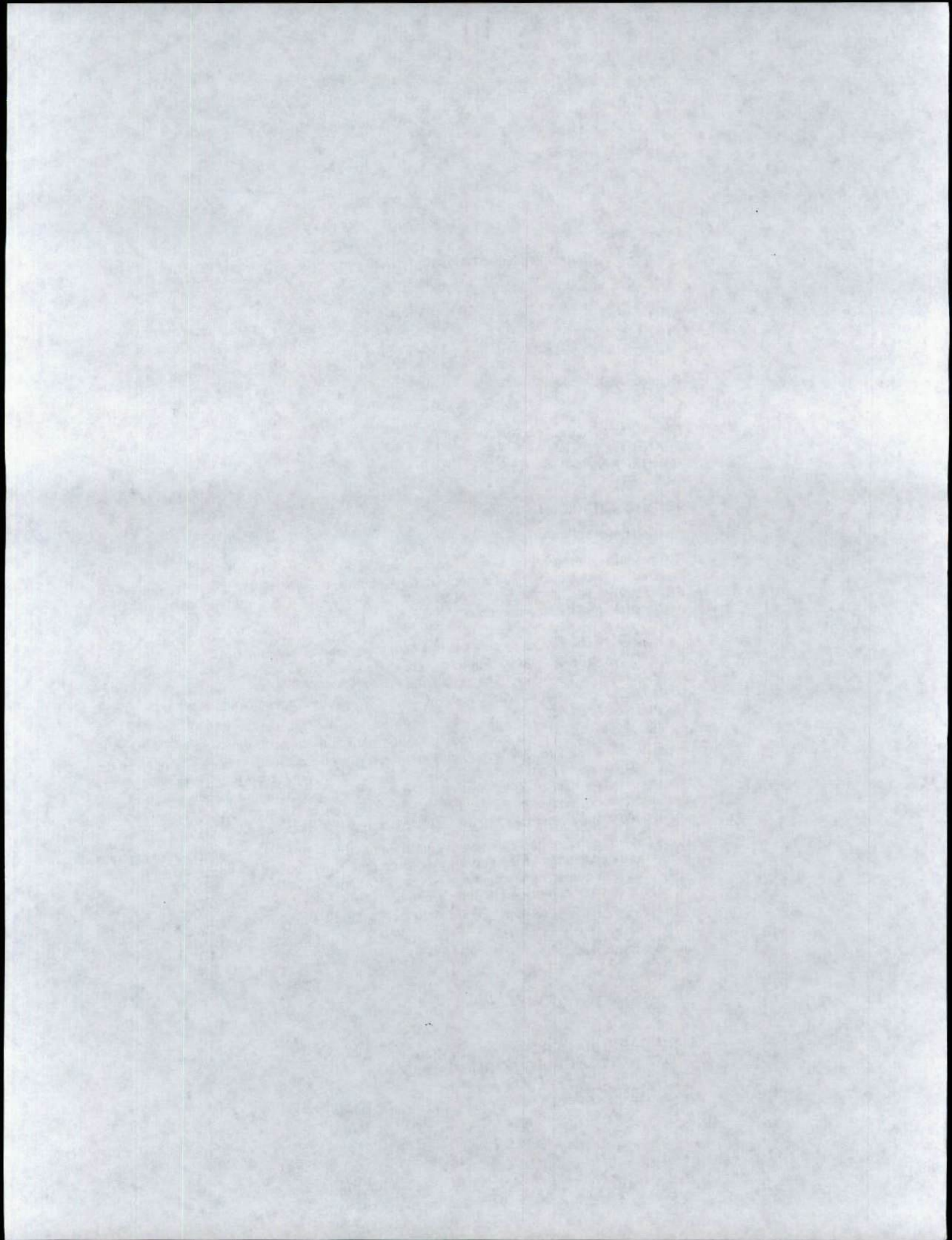
Diana C. Merchán B.

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



**PROSPERIDAD
PARA TODOS**

Superintendencia de Puertos y Transporte
Republica de Colombia



REMITENTE
Nombre Razón Social
SUPERINTENDENCIA DE
PUERTOS Y TRANSPORTES -
Dirección: Calle 37 No. 286-21 Ba
la sociedad

Ciudad: BOGOTÁ D.C.
Departamento: BOGOTÁ D.C.
Código Postal: 11131396
Email: RN83759031CO
DESTINATARIO
Nombre Razón Social:
TRANSPORTES DOYFI S.A.S.
Dirección: CARRERA 48 NO 75-1
LOCAL 203
Ciudad: BOGOTÁ D.C.
Departamento: BOGOTÁ D.C.

Código Postal:
Fecha Pre-Admisión:
05/01/2018 15:09:42
Mr. Transporte de carga 0002001 044 201 015
Mail: Mr. Transporte Express 000607 044 021 210

Oficina Principal - Calle 63 No. 9ª - 45 Bogotá D.C.
Dirección de Correspondencia - Superintendencia de Puertos y Transporte - Calle 37 No. 28 B - 21 Bogotá D.C.
PBX: 3526700 - Bogotá D.C. Línea de Atención al ciudadano 01 8000 915615
www.supetransporte.gov.co

472 Motivos de Devolución		<input type="checkbox"/> No Existe Numero <input type="checkbox"/> No Reclamado <input type="checkbox"/> No Contactado <input type="checkbox"/> Aprobado Clausurado	
<input type="checkbox"/> Desconocido <input type="checkbox"/> Rehusado <input type="checkbox"/> Cerrado <input type="checkbox"/> Fallecido	<input type="checkbox"/> Fuerza Mayor <input type="checkbox"/> Fecha 2 <input type="checkbox"/> DIA <input type="checkbox"/> MES <input type="checkbox"/> AÑO	<input type="checkbox"/> Direccion Errada <input type="checkbox"/> No Resiste	<input checked="" type="checkbox"/> No Existe Numero <input type="checkbox"/> No Reclamado <input type="checkbox"/> No Contactado <input type="checkbox"/> Aprobado Clausurado
Fecha 1: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Fecha 2: <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Nombre del distribuidor: R. O.	Nombre del distribuidor: R. O.
C.C. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	C.C. <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	Centro de Distribución: 21110101	Centro de Distribución: 21110101
Observaciones: CDD A8 no EXISTE		Observaciones: CDD A8 no EXISTE	

