

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 6521 DE 10/06/2021

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE

Expediente: Resolución de Apertura No. 03774 del 21 de febrero de 2020.  
Resolución de Fallo No. 13500 del 18 de diciembre de 2020.  
Expediente Virtual: 2020870260100071E  
2020870260000157-E

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, Ley 1437 de 2011, Ley 1702 de 2013, Ley 2050 de 2020, Decreto 1479 de 2014, Decreto 1079 de 2015, Decreto 2409 de 2018, Resolución 3245 de 2009, Resolución 7770 de 2020 y demás normas concordantes.

ACTUACIÓN ADMINISTRATIVA

1. Que el 19 de marzo de 2019, el Consorcio Sistema Integrado de Gestión y Seguridad para CEAS y CIAS (en adelante **Consorcio para CEAS y CIAS**) allegó a la Superintendencia de Transporte un documento denominado “*REPORTE DE HALLAZGOS ENCONTRADO A VISITA DE CONTROL PROGRAMADA EN EL CEA AUTOANTIOQUIA*”<sup>1</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante la “*VISITA RUTINARIA DE CONTROL Y VIGILANCIA*” llevada a cabo el día 08 de marzo de 2019, en **AUTO ANTIOQUIA**. Frente a dicho documento el **Consorcio para CEAS y CIAS** remitió el 02 de abril de 2019 alcance ampliando la información de los hallazgos encontrados en la visita llevada a cabo el 08 de marzo de 2019<sup>2</sup>.

2. Que la Superintendencia de Transporte, por medio de la Dirección de Promoción y Prevención en Tránsito y Transporte Terrestre solicitó el 23 de agosto de 2019 al **Consorcio para CEAS y CIAS** “*estricto seguimiento al Centro de Enseñanza Automovilística*”<sup>3</sup> por los hallazgos encontrados. Como consecuencia de lo anterior, el **Consorcio para CEAS y CIAS** realizó una visita a **AUTO ANTIOQUIA** el 05 de septiembre de 2019, donde se evidenciaron presuntas irregularidades, las cuales quedaron plasmadas en el documento que el Consorcio para CEAS y CIAS remitió a esta Superintendencia, denominado “*RESPUESTA SEGUIMIENTO CEA AUTOANTIOQUIA NO. REGISTRÓ 20198200340481*”<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Radicado No. 20195605251492, obrante a folios 1 al 2 del Expediente.

<sup>2</sup> Radicado No. 20195605291172, obrante a folios 3 al 16 del Expediente.

<sup>3</sup> Oficio No. 20198200340481 del 23 de agosto de 2019, obrante a folios 17 al 18 del expediente.

<sup>4</sup> Radicado No. 20195605827432 del 20 de septiembre de 2019, obrante a folios 19 al 26 del expediente.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

3. En este orden de ideas, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre abrió investigación administrativa mediante la Resolución No. 03774 del 21 de febrero de 2020<sup>5</sup> contra el Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C.43.060.337 (en adelante **AUTO ANTIOQUIA** o el Investigado), donde le fueron formulados los siguientes cargos:

**“CARGO PRIMERO:** Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 10.1, se evidencia que **AUTO ANTIOQUIA**, presuntamente expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios, transgrediendo así el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015.

El referido numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, establece lo siguiente:

**“Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas: (...)

8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.” Así mismo, los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015, señalan:

**“Artículo 2.3.1.7.1. Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.** Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes: (...)

1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.

4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.

11. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.

13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.”

Es importante agregar, que la conducta establecida en el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 será sancionada de conformidad con lo establecido en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, los cuales indican:

**“Artículo 19. Causales de suspensión y cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas”

(...)

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.”

**CARGO SEGUNDO:** Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 10.2, se evidencia que **AUTO ANTIOQUIA**, presuntamente alteró, modificó o puso en riesgo la información que reportó al **RUNT**, transgrediendo así el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 13 y 15 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015 y el numeral 6.3.3 del Anexo II de la Resolución 3245 de 2009.

<sup>5</sup> Obrante a Folios 28 al 34 del expediente

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

El referido numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, establece lo siguiente:

**“Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas: (...)

4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.”

Así mismo, los numerales 13 y 15 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015, señalan:

**“Artículo 2.3.1.7.1. Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.** Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes: (...)

13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

15. Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT.”

Finalmente, el numeral 6.3.3 del Anexo II de la Resolución 3245 de 2009, estipula:

**“6. Proceso de formación y certificación académica. (...)**

**6.3. Decisión sobre la certificación académica. (...)**

**6.3.3.** Si el aspirante cumplió con la capacitación, aprobó el examen teórico y adquirió las destrezas requeridas, se procederá a registrar esta información en el RUNT, para que a su vez este genere el número de identificación nacional del certificado de aptitud en conducción y/o la licencia de instructor, que deberá ser impreso en el documento físico que se expida al solicitante. (...)”

Es importante agregar, que la conducta establecida en el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 será sancionada de conformidad con lo establecido en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, los cuales indican:

**“Artículo 19. Causales de suspensión y cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas”

(...)

La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.

La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.” (...)” (Sic)

4. Así las cosas, a través de la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020, se falló la investigación administrativa en contra del Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C. **43.060.337**, y en su parte resolutive se decidió lo siguiente:

**“(…) ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C. **43.060.337**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución

Del **CARGO PRIMERO** por incurrir en la conducta descrita en el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Del **CARGO SEGUNDO** por incurrir en la conducta descrita en el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

**ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR** al Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C. **43.060.337**, frente al:

**CARGO PRIMERO y SEGUNDO**, con **SUSPENSIÓN DE LA HABILITACIÓN** por el término establecido de **DOCE (12) MESES** que según el inciso tercero del artículo 19 de la Ley 1702 del 2013 se deberá anunciar públicamente en sus instalaciones más la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT. (...)” (Sic)

5. Dicho acto administrativo fue notificado personalmente al Investigado mediante correo electrónico el día 19 de diciembre de 2020, según el Certificado E36950560-S expedido por la Empresa de Servicios Postales Nacionales S.A. 4/72, y se le concedieron diez (10) días hábiles para interponer recursos, por lo que la fecha límite para presentarlos venció el 08 de enero de 2021.

6. El Representante Legal del Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C. **43.060.337**, haciendo uso del derecho a la contradicción y defensa, presentó dentro del término otorgado Recurso de Reposición y en subsidio Apelación contra la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020, el día 04 de enero de 2021, mediante Radicado No. 20215340039392 del 07 de enero de 2021. Así mismo, el día 19 de enero de 2021 allegó el Radicado No. 20215340169692 del 30 de enero de 2021, el cual no será tenido en cuenta por esta Dirección al haber sido allegado fuera del plazo señalado por la Entidad.

#### ARGUMENTOS DEL RECURRENTE

En el Recurso de Reposición y en subsidio de Apelación el Investigado argumentó lo siguiente:

“(…) **Cargo Primero:** “Presuntamente expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios”.

*De esta consideración se deriva toda una serie de presuntas trasgresiones debidamente establecidas en la normativa; sin embargo es menester precisar una circunstancia que anula la presunta evidencia en contra del procedimiento desplegado por el CEA, me refiero al hecho de que la clase con intensidad horaria de 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, que efectivamente no se dictó, no se llevó a cabo, tampoco fue cargada a ninguno de los 21 aprendices que finalmente obtuvieron la certificación de aptitud para maniobrar vehículos automotores. Con el Runt verificamos lo expuesto y se evidenció que en el registro de horas teóricas no aparecen clases con ese horario específico, simplemente porque a pesar que se abrió el registro, los alumnos no comparecieron, esa es la razón de la foto con fondo negro, ningún alumno asistió, por lo que el instructor se retiró del recinto de clases; ahora que una clase no se realice no tiene nada anormal, lo irregular es que se suma al número de horas requeridas de teoría, horas no dictadas lo cual no ocurrió en el CEA AUTO ANTIOQUIA, no existe prueba fehaciente de ello, que determine que se cargaron horas dictadas presuntamente en el horario de las 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, aparecen horas cargadas que efectivamente se dictaron ese día, en el horario comprendido entre las 6 am y las 10 pm horario habitual del CEA en sus procesos de formación, evaluación y certificación de aprendices aspirantes a conducir vehículos automotores, sin tener en cuenta el horario de 4 pm a 6 pm, en razón a que en ese horario no hubo clases, es decir, no puede la Superintendencia deducir que un reporte de horas de clase de teoría el día 5 de septiembre de 2019, corresponde al horario en cuestión, dando un matiz de falsa motivación a su argumento de sanción. Es temerario imputar una falta sin tener a disposición un elemento probatorio eficaz, certero, " idóneo; la materialización de la presunta trasgresión no existe como lo soporta la certificación del Runt, que no registra cargue de horas teóricas a dichos alumnos en ese horario, es decir, no existe prueba de 4 lo que soporta la imputación y decisión en contra del CEA AUTO ANTIOQUIA basta con revisar los certificados expedidos por el Runt a la Superintendencia de Transporte, relacionados en las hojas Nos 7, 8 y 9 de la resolución No 03774 de febrero 21 de 2020.*

*El H. Consejo de Estado Sección Quinta, Sentencia 7001233300020170019102 de mayo 24 de 2018, unificó su jurisprudencia en torno a la carencia actual de objeto por sustracción de materia, al sostener:*

(…)

*Estamos ante una instancia de carencia de elemento probatorio eficaz para decidir la responsabilidad de las presuntas trasgresiones señaladas por parte de la Superintendencia de Transporte. La trasgresión a las causales señaladas y la consumación de las mismas se materializan al momento de solicitar la certificación de aptitud ante la plataforma Runt, con información fraudulenta plenamente comprobada, el señalamiento*

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

por parte de la Superintendencia de Transporte carece de dicho elemento probatorio, razón por la cual debe abstenerse de confirmar la responsabilidad endilgada.

De igual manera debo señalar que la presunta trasgresión endilgada, es imposible realizarla, pues para eso existe el Sicov en cabeza del Operador Homologado a quien hemos contratado precisamente para salvaguardar la idoneidad de la información, para coadyuvar con el CEA en la vigilancia y control de posibles actos irregulares de personal administrativo o instructores, que pudieran intentar ponerse de acuerdo con algunos alumnos para intentar un fraude procedimental, ya el CEA ha tomado decisiones radicales con personal a cargo por actuaciones irregulares en el pasado; hoy en día es imposible llevar a cabo estas conductas sin la anuencia del Operador Homologado, el uso de la tecnología limita y minimiza la posibilidad de fraude, la responsabilidad es compartida, pues el desarrollo de los procesos de formación, evaluación y certificación de aptitud para maniobrar vehículos automotores, es conocido desde el inicio y terminación por el Operador Homologado, quien debe tener cómo verificar la autenticidad de la identificación de los aprendices, por ende su asistencia. El caso que nos ocupa narra un evento que sucedió de manera real, una clase programada, una inasistencia masiva por razones ajenas al CEA y un instructor que se retira por falta de alumnos para dictar la clase, pero de ahí a señalar un presunto fraude en el manejo de la información de los aprendices hay un gran abismo, pues ese horario de clases no se tuvo en cuenta para la certificación final por parte del Runt, no existe prueba de ello, lo que existe es una deducción por parte de la Superintendencia de Transporte porque el mismo día en horario diferente se impartió instrucción. El SICOV registra al instante cualquier novedad que se presente y debe saber y contener los registros de las horas de clase, por lo que resulta extraño que insinué un comportamiento irregular en la certificación de estas personas, teniendo de primera mano la información; también resulta poco creíble que todo un salón de clases se ponga de acuerdo para evadir el cumplimiento de la normativa, máxime cuando esas horas de clase tienen un valor económico para cada aprendiz y se estarían auto robando el valor de unas clases que pagan a cambio de nada aparentemente.

Manifiesta la Superintendencia de Transporte lo siguiente: que una vez anexado este reporte por parte de AUTO ANTIOQUIA reportó la siguiente irregularidad: "(...)Al analizar los registros de ingresos efectivos por registro fotográfico a la sesión teórica antes mencionada y que reposan en el sistema SICOV, se logra evidenciar que los veintiún (21) aprendices inscritos en la Plataforma, que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro, como se puede percibir en la relación fotográfica adjunta; lo cual constituye una presunta mala práctica en el uso del sistema puesto, que cada aprendiz debió haber ingresado a la clase capturando la fotografía de su propia cara: ( ... ) "47 (v) Teniendo en cuenta la información allegada por el Consorcio esta Superintendencia procedió a consultar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), a cinco (5) de los veintiún (21) estudiantes que figuraban en el listado de aprendices que debían asistir a la sesión de "TEO GENERAL 15", el 05 de septiembre de 2019, dando como resultado que se encontraban certificados por AUTO ANTIOQUIA sin haber comparecido por lo menos a una de las clases teóricas, tal cual como se señaló y demostró en la Resolución de formulación de cargos.

Frente a esta manifestación de la Superintendencia de Transporte, debo señalar que no es precisa la información y algo que considero importante en mi derecho de defensa, es que el proceso de formación, evaluación y certificación, antes de ser cargada la información de la intensidad horaria y el resultado de la evaluación al Runt, tiene un filtro obligatorio y es el Sicov en cabeza del Operador Homologado, es decir, la información que llega a la plataforma Runt es convalidada por el Operador Homologado, no es cierto que el cargue de información se refiera a una hora específica: 4 pm a 6 pm, el CEA realiza capacitación en el horario de 6 am a 10 pm y para el caso de la teoría se nos permite cargar por día máximo 10 horas; el cargue no tiene una hora específica, depende de la hora en que se termina la capacitación; lo manifestado por la Superintendencia de Transporte de que cinco (5) aprendices fueron cargados con el horario de clases de las 4 pm a 6 pm, no corresponde a la realidad, los mismos certificados solicitados por la Superintendencia de Transporte (cuatro (4) relacionados) y expuestos en la Resolución No.03774 de febrero 21 de 2020 así lo demuestran, en mi derecho de defensa y contradicción me reitero en que el horario de clases teóricas entre las 4 pm a 6 pm, primero no se llevó a cabo y segundo nunca fue cargado ante el Runt para la obtención de la certificación, la cual fue finalmente expedida por el cumplimiento en su totalidad de las horas de clase, programa automatizado de la plataforma Runt, parametrizado con el número de horas máximo exigidas, condición sine qua non para expedir la certificación.

La palabra TEO 15 corresponde a un código de control interno administrativo del CEA, es un bloque de enseñanza de teoría dentro de las treinta (30) horas de enseñanza exigidas. El anexo correspondiente a los cinco (5) aprendices en cuestión, permiten evidenciar que las dos (2) horas de clase de dicho bloque, fueron impartidas en horario diferente y por instructores distintos al que inicialmente estaba programado para dictar las clases. El código interno TEO 15 no es absoluto, puede variar según los bloques de clases dispuestos en el día.

La prueba señalada por la Superintendencia de Transporte, es deducida, lo cual no es válido ni aceptable jurídicamente, los cinco aprendices señalados si tomaron clases con el CEA y fueron certificados, en otra franja de horario y esas son las clases que aparecen cargadas, en ningún momento se hace referencia que

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

*fueron realizadas entre las 4pm y las 6 pm, no existe ni puede existir evidencia de eso simplemente porque en ese horario no se dictaron las clases teóricas que estaban programadas. El soporte probatorio del cargo primero adolece de falsa motivación, pues no es real m hay como probar la deducción que hace el Ente de Control y Vigilancia.*

**RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR HOMOLOGADO:**

*El Operador Homologado debe disponer de una plataforma tecnológica de última generación, que en línea y tiempo real soporte a los Organismos de Apoyo ante eventuales hechos irregulares que puedan intentar el personal administrativo o los instructores dispuestos para la formación, evaluación y certificación de aprendices aspirantes a conducir vehículos automotores. Esta presunta trasgresión no probada de manera idónea y eficaz pone en evidencia que el Operador Homologado es altamente vulnerable a situaciones irregulares en materia procedimental, que van desde el error involuntario hasta seguramente hechos irregulares que solo pueden detectar al azar, por visitas físicas, cuando lo que deben es darnos garantías antifraudes, para eso el CEA cierra un contrato con el Operador Homologado, para que coadyuve en el control operativo y procedimental de los procesos de formación, evaluación y certificación; esto impide que conductas individuales de personas inescrupulosas puedan afectar el normal desarrollo y la imagen del Organismo de Apoyo; el Operador Homologado al estilo de Pilatos, se lava las manos con el Organismo de Apoyo y no asume ninguna responsabilidad, vale preguntarse cuál es el papel de estos Operadores Homologados?, si claramente la política pública en materia de seguridad vial, tiene el rol más importante en las campañas de prevención, antes de, de qué sirve controles posteriores cuando ya han sido expedidas las licencias de conducción y han adquirido un derecho los alumnos?.*

*El SICOV es operado en nuestro caso por CI2, en resumen, el Sicov "[es el] instrumento con el que se registrará, autenticará y validará la identificación y presencia de los aspirantes a conductor" así como la identificación y presencia de nuestros instructores. El SICOV "se utiliza únicamente en el transcurso de la capacitación del aspirante, uno de los requisitos para obtener la licencia de conducción". De allí podemos afirmar enfática y seguramente que de la formación de nuestros aprendices reposa prueba en las bases de datos de nuestro Operador Homologado contratado CI2.*

*Cierro mi argumentación descalificando en materia probatoria el cargo primero imputado al CEA AUTO ANTIOQUIA acorde con lo expuesto, desvirtuando de esta manera la presunta trasgresión del numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.*

*Frente al presunto incumplimiento de los siguientes deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza, establecidos en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015: ((i) Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente. (ii) Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos. (iii) Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin. (iv) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.*

*Por ser consecuencia de una presunta trasgresión que considero controvertida con fundamento en la ley, no se puede colegir una serie de presuntos incumplimientos, cuando la razón de base de la trasgresión no existe, ni ha sido probada como equivocadamente lo manifiesta la Superintendencia de Transporte del cargue de horas de clase teóricas a cinco (5) aprendices en el horario de 4 pm a 6 pm, según lo señala la imputación del cargo.*

(...)

*Para el caso en controversia queda claro que, si bien la clase fue abierta, nunca se cerró y la consecuencia de ello es una pérdida económica para el CEA, pues dichas clases deben repetirse; es muy usual por deficiencias en el cierre de los procesos, que las clases se pierdan; por ejemplo, si el instructor sale antes que los alumnos y no cierra el proceso, esas horas de clase se pierden y toca repetirlas.*

*Señala la Superintendencia de Transporte: así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7 .1 del Decreto 1079 del 2015, a partir de los siguientes hechos probados:*

(...)

*Lo expuesto por la Superintendencia de Transporte frente a la conducta descrita como causal de sanción "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios" no es cierto, prueba de ello es el mismo informe del Operador Homologado CI 2, que da Fe de que la clase programada para el día 5 de septiembre de 2019*

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

entre las 4 pm y las 6 pm no se realizó y al no cerrar la clase el instructor, no se cargó en el Sicov esas horas de clase, el Operador sabe de primera mano que es así y no puede decir lo contrario porque la plataforma es parametrizada y automatizada. La Superintendencia de Transporte deduce la ocurrencia de una actividad que no sucedió.

El cargo primero fue imputado por "presuntamente expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios" y señala la Superintendencia de Transporte: Y finalmente, se comprobó por esta Superintendencia que por lo menos cinco (5) de los veintiún (21) estudiantes que AUTO ANTIOQUIA reportó que habían asistido a dicha clase, fueron certificados por AUTO ANTIOQUIA, como se demostró en la Resolución de apertura, sin haber comparecido por lo menos a una de las clases, configurándose así la conducta descrita "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios". Esta afirmación no corresponde a la realidad de haber sido certificados en la fecha 5 de septiembre de 2019 entre las 4 pm a 6 pm, eso no está demostrado. Al respecto señala el artículo 164 del Código General del Proceso, toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, dada la vital importancia que reviste el que la prueba demuestre los hechos en el proceso, prueba en tal sentido no existe, diferente a una deducción por parte de la Superintendencia de Transporte, ante la posibilidad que esos cinco (5) aprendices hayan tomado clases ese día en otra franja de horario, como efectivamente sucedió.

**CARGO SEGUNDO: (...)**

Demostrada la ineficacia probatoria para el cargo primero, de ipso facto queda sin piso la presunta responsabilidad del CEA AUTO ANTIOQUIA endilgada en el cargo segundo, pues lo expuesto como presunta trasgresión es consecuencia de la presunta falta imputada en el cargo primero. También opera para este cargo, la carencia actual de objeto por sustracción de materia, pues de no probar en forma idónea y eficaz la responsabilidad de un cargue de información ante el Runt, presuntamente irregular por inasistencia de aprendices en un horario de 4 pm a 6 pm a una clase de teoría en la fecha 5 de septiembre de 2019, que está claro no se llevó a cabo y de igual manera en ningún momento fue cargada en el Runt como parte de las treinta (30) horas de clase requeridas, la ineficacia probatoria del cargo primero, desemboca en una falsa motivación del cargo segundo, pues se estructura en una presunta trasgresión, determinada por la Superintendencia de Transporte por deducción de algo que no es cierto .

Las presuntas trasgresiones señaladas para el cargo segundo, están en función de un supuesto fraude en el cargue de la información de unos procesos de aprendices en formación y evaluación ante la plataforma Runt. Esta desvirtuado en términos probatorios la presunta trasgresión endilgada, que no ocurrió, el señalamiento de la Superintendencia de Transporte es más una consideración subjetiva y por deducción del funcionario encargado de determinar la responsabilidad del CEA AUTO ANTIOQUIA.

La Resolución No. 13500 de 18/12/2020 contiene motivación que no corresponde con los hechos y el fundamento de derecho que plantea, no puede la Superintendencia de Transporte construir pruebas o deducirlas, las certificaciones de la plataforma Runt refieren información de formación en teoría a cinco (5) aprendices el día 5 de septiembre de 2019, nuestro CEA empieza labor de formación desde las 6 am hasta las 10 pm, por la situación que motivó la no realización de la clase entre las 4 pm a 6 pm, no puede la Superintendencia de Transporte asumir que las clases impartidas ese día a los aprendices corresponde a ese horario, máxime cuando ya el Operador Homologado había evidenciado que no se había realizado la clase de esa fecha.

Claramente está demostrado que entre las 4 pm y las 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, no se dictaron clases a los veintiún (21) aprendices que estaban registrados y por lo tanto no se podía cargar horas en el Sicov y posteriormente en la plataforma Runt. (...)" (Sic)

**CONSIDERACIONES DEL DESPACHO**

Siendo esta la oportunidad procesal se procede a resolver el Recurso de Reposición interpuesto por el Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C.**43.060.337**, como quiera que se ha dado cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 77 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, no existiendo causal o fundamento para su rechazo.

Teniendo en cuenta que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre es competente para iniciar y resolver dichas actuaciones, que no reviste informalidad impeditiva para decidir, ni existen vicios que invaliden, y que en el caso que nos ocupa, el sancionado presentó Recurso de Reposición y en subsidio de Apelación dentro del término legal contra la Resolución de Fallo No. 13500 del 18 de diciembre

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

de 2020, se analizará jurídicamente con sujeción a lo previsto en el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y la decisión será lo que en Derecho corresponda.

Observa esta Dirección que el procedimiento administrativo sancionatorio goza de unas especialísimas características que pretenden salvaguardar los derechos e intereses de los administrados y por ello se hacen extensivos principios como el de legalidad, que refiere a un contenido material de las garantías fundamentales que deben respetarse para poder legítimamente aplicar sanciones. De igual forma, este principio tiene como finalidad la defensa de la norma jurídica objetiva, con el fin de mantener el imperio de la legalidad y justicia en el funcionamiento administrativo.

### 1. Frente al caso en particular

Esta Dirección considera oportuno analizar el expediente en conjunto dando aplicación al debido proceso lo cual permite evidenciar y estudiar cada uno de los argumentos expuestos por la Representante Legal en el Recurso de Reposición con el cual el Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C.43.060.337, ejerce su derecho de defensa y contradicción, los cuales se analizarán de la siguiente manera:

#### 1.1. Respecto del cargo primero por “presuntamente expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios”.

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio que reposa en el expediente, con el fin de establecer el cumplimiento de lo dispuesto en numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, evidenciando lo siguiente:

- (i) Que el 19 de marzo de 2019, el Consorcio Sistema Integrado de Gestión y Seguridad para CEAS y CIAS (en adelante **Consorcio para CEAS y CIAS**) allegó a la Superintendencia de Transporte un documento denominado “*REPORTE DE HALLAZGOS ENCONTRADO A VISITA DE CONTROL PROGRAMADA EN EL CEA AUTOANTIOQUIA*”<sup>6</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante la “*VISITA RUTINARIA DE CONTROL Y VIGILANCIA*” llevada a cabo el día 08 de marzo de 2019, en **AUTO ANTIOQUIA**. Frente a dicho documento el **Consorcio para CEAS y CIAS** remitió el 02 de abril de 2019 alcance ampliando la información de los hallazgos encontrados en la visita llevada a cabo el 08 de marzo de 2019<sup>7</sup>.
- (ii) Durante la visita el **Consorcio para CEAS y CIAS** solicitó a la mesa de servicio de la plataforma SICOV, el listado de aprendices con ingreso exitoso a la sesión donde se dictaría el módulo denominado “*TEO GENERAL 15*”, en el salón “*aula calle 38 sur # 39 54 aula 1*” de **AUTO ANTIOQUIA**, en la franja horaria de 4:00 p.m. a 6:00 p.m. Así mismo, se señaló quienes eran los aprendices y el instructor asignado para dicha clase<sup>8</sup>.
- (iii) No obstante, al momento de realizar la verificación de la asistencia de los aprendices y el instructor se evidenció que ninguno de estos estaba presente en el aula, como se pudo constatar por el **Consorcio para CEAS y CIAS** <sup>9</sup>.
- (iv) Sumado a lo anterior, el **Consorcio para CEAS y CIAS** solicitó a **AUTO ANTIOQUIA** “*un reporte de la base de datos con el fin de verificar los registros fotográficos de los aprendices que en el sistema reportan el ingreso a la sesión teórica con fotografía del rostro tras triple intento fallido de validación de identidad*”<sup>10</sup>.
- (v) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, reportó que una vez analizados los registros de ingresos efectivos por registro fotográfico a la sesión teórica “*TEO GENERAL 15*”, encontró que los

6 Radicado No. 20195605251492, obrante a folios 1 al 2 del Expediente.

7 Radicado No. 20195605291172, obrante a folios 3 al 16 del Expediente.

8 Obrante a Folios 20 y 21 del Expediente

9 Obrante a Folio 21 del Expediente

10 Obrante a Folio 22 del Expediente.



“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

(vi) veintiún (21) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro y aportó registro fotográfico de lo señalado<sup>11</sup>.

(vii) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el **RUNT**, de cinco (5) de los estudiantes que aparecen como aprendices, donde se encontró que **AUTO ANTIOQUIA**, otorgó certificación a aprendices frente a los cuales no se acreditó de forma correcta y adecuada que, en efecto, comparecieron a por lo menos una de las clases de formación teórica.

(viii) Frente a lo anterior, **AUTO ANTIOQUIA** en su defensa manifestó lo siguiente: *Si bien es cierto en dicha fecha y franja horaria no se dictó la clase, también lo es que los aprendices si cumplieron con dicha carga académica de manera material como da cuenta la información del RUNT y del sistema SICOV, de la cual aportamos copia.*

*Puntualmente y en esta ocasión, por efectos de validación e interface de nuestro sistema con otros softwares de la empresa, se generó un piloto que creo un espacio de clase que efectivamente no se dictó. Sin embargo y como se prueba en cada uno de los anexos que aportamos de los alumnos indicados en los que se evidencia que se cumplieron de manera completa las jornadas prácticas y teóricas que desde la ley debía cursar para ser certificado.*

*AUTO ANTIOQUIA tiene como postulado la realidad, veracidad y compromiso con la seguridad en cada uno de sus procesos e instancias. Desde allí que todos nuestros indicadores de cumplimiento y falibilidad de muestras biométricas y realidad de la información, sean absolutamente inferiores a las de las demás empresas del sector. (...)*<sup>12</sup>

(ix) Ahora bien, en sede de Fallo se decidió declarar responsable al Investigado, toda vez que “no demuestra con argumentos ni pruebas que los estudiantes si comparecieron al aula de clases ni que se trate de “validación de interfaces”. Por el contrario, queda plenamente demostrado que el Investigado expidió certificados a los usuarios que no asistieron por lo menos a una de las clases teóricas.” (...)

(x) El Investigado en su escrito de recurso señaló “(...) De esta consideración se deriva toda una serie de presuntas trasgresiones debidamente establecidas en la normativa; sin embargo es menester precisar una circunstancia que anula la presunta evidencia en contra del procedimiento desplegado por el CEA, me refiero al hecho de que la clase con intensidad horaria de 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, que efectivamente no se dictó, no se llevó a cabo, tampoco fue cargada a ninguno de los 21 aprendices que finalmente obtuvieron la certificación de aptitud para maniobrar vehículos automotores. Con el Runt verificamos lo expuesto y se evidenció que en el registro de horas teóricas no aparecen clases con ese horario específico, simplemente porque a pesar que se abrió el registro, los alumnos no comparecieron, esa es la razón de la foto con fondo negro, ningún alumno asistió, por lo que el instructor se retiró del recinto de clases; ahora que una clase no se realice no tiene nada anormal, lo irregular es que se sume al número de horas requeridas de teoría, horas no dictadas lo cual no ocurrió en el CEA AUTO ANTIOQUIA, no existe prueba fehaciente de ello, que determine que se cargaron horas dictadas presuntamente en el horario de las 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, aparecen horas cargadas que efectivamente se dictaron ese día, en el horario comprendido entre las 6 am y las 10 pm horario habitual del CEA en sus procesos de formación, evaluación y certificación de aprendices aspirantes a conducir vehículos automotores, sin tener en cuenta el horario de 4 pm a 6 pm, en razón a que en ese horario no hubo clases, es decir, no puede la Superintendencia deducir que un reporte de horas de clase de teoría el día 5 de septiembre de 2019, corresponde al horario en cuestión, dando un matiz de falsa motivación a su argumento de sanción. Es temerario imputar una falta sin tener a disposición un elemento probatorio eficaz, certero, ”

<sup>11</sup> Ibidem

<sup>12</sup> Obrante a Folio 40 del Expediente.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

*idóneo; la materialización de la presunta trasgresión no existe como lo soporta la certificación del Runt, que no registra cargue de horas teóricas a dichos alumnos en esa horario, es decir, no existe prueba de 4 lo que soporta la imputación y decisión en contra del CEA AUTO ANTIOQUIA basta con revisar los certificados expedidos por el Runt a la Superintendencia de Transporte, relacionados en las hojas Nos 7, 8 y 9 de la resolución No 03774 de febrero 21 de 2020.*

*El H. Consejo de Estado Sección Quinta, Sentencia 7001233300020170019102 de mayo 24 de 2018, unificó su jurisprudencia en torno a la carencia actual de objeto por sustracción de materia, al sostener:*

*(...)*

*Estamos ante una instancia de carencia de elemento probatorio eficaz para decidir la responsabilidad de las presuntas trasgresiones señaladas por 'parte de la Superintendencia de Transporte. La trasgresión a las causales señaladas y la consumación de las mismas se materializan al momento de solicitar la certificación de aptitud ante la plataforma Runt, con información fraudulenta plenamente comprobada, el señalamiento por parte de la Superintendencia de Transporte carece de dicho elemento probatorio, razón por la cual debe abstenerse de confirmar la responsabilidad endilgada.*

*De igual manera debo señalar que la presunta trasgresión endilgada, es imposible realizarla, pues para eso existe el Sicov en cabeza del Operador Homologado a quien hemos contratado precisamente para salvaguardar la idoneidad de la información, para coadyuvar con el CEA en la vigilancia y control de posibles actos irregulares de personal administrativo o instructores, que pudieran intentar ponerse de acuerdo con algunos alumnos para intentar un fraude procedimental, ya el CEA ha tomado decisiones radicales con personal a cargo por actuaciones irregulares en el pasado; hoy en día es imposible llevar a cabo estas conductas sin la anuencia del Operador Homologado, el uso de la tecnología limita y minimiza la posibilidad de fraude, la responsabilidad es compartida, pues el desarrollo de los procesos de formación, evaluación y certificación de aptitud para maniobrar vehículos automotores, es conocido desde el inicio y terminación por el Operador Homologado, quien debe tener cómo verificar la autenticidad de la identificación de los aprendices, por ende su asistencia. El caso que nos ocupa narra un evento que sucedió de manera real, una clase programada, una inasistencia masiva por razones ajenas al CEA y un instructor que se retira por falta de alumnos para dictar la clase, pero de ahí a señalar un presunto fraude en el manejo de la información de los aprendices hay un gran abismo, pues ese horario de clases no se tuvo en cuenta para la certificación final por parte del Runt, no existe prueba de ello, lo que existe es una deducción por parte de la Superintendencia de Transporte porque el mismo día en horario diferente se impartió instrucción. El SICOV registra al instante cualquier novedad que se presente y debe saber y contener los registros de las horas de clase, por lo que resulta extraño que insinué un comportamiento irregular en la certificación de estas personas, teniendo de primera mano la información; también resulta poco creíble que todo un salón de clases se ponga de acuerdo para evadir el cumplimiento de la normativa, máxime cuando esas horas de clase tienen un valor económico para cada aprendiz y se estarían auto robando el valor de unas clases que pagan a cambio de nada aparentemente.*

*(...)*

*Frente a esta manifestación de la Superintendencia de Transporte, debo señalar que no es precisa la información y algo que considero importante en mi derecho de defensa, es que el proceso de formación, evaluación y certificación, antes de ser cargada la información de la intensidad horaria y el resultado de la evaluación al Runt, tiene un filtro obligatorio y es el Sicov en cabeza del Operador Homologado, es decir, la información que llega a la plataforma Runt es convalidada por el Operador Homologado, no es cierto que el cargue de información se refiera a una hora específica: 4 pm a 6 pm, el CEA realiza capacitación en el horario de 6 am a 10 pm y para el caso de la teoría se nos permite cargar por día máximo 10 horas; el cargue no tiene una hora específica, depende de la hora en que se termina la capacitación; lo manifestado por la*

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

*Superintendencia de Transporte de que cinco (5) aprendices fueron cargados con el horario de clases de las 4 pm a 6 pm, no corresponde a la realidad, los mismos certificados solicitados por la Superintendencia de Transporte (cuatro (4) relacionados) y expuestos en la Resolución No.03774 de febrero 21 de 2020 así lo demuestran, en mi derecho de defensa y contradicción me reitero en que el horario de clases teóricas entre las 4 pm a 6 pm, primero no se llevó a cabo y segundo nunca fue cargado ante el Runt para la obtención de la certificación, la cual fue finalmente expedida por el cumplimiento en su totalidad de las horas de clase, programa automatizado de la plataforma Runt, parametrizado con el número de horas máximo exigidas, condición sine qua non para expedir la certificación.*

*La palabra TEO 15 corresponde a un código de control interno administrativo del CEA, es un bloque de enseñanza de teoría dentro de las treinta (30) horas de enseñanza exigidas. El anexo correspondiente a los cinco (5) aprendices en cuestión, permiten evidenciar que las dos (2) horas de clase de dicho bloque, fueron impartidas en horario diferente y por instructores distintos al que inicialmente estaba programado para dictar las clases. El código interno TEO 15 no es absoluto, puede variar según los bloques de clases dispuestos en el día.*

*La prueba señalada por la Superintendencia de Transporte, es deducida, lo cual no es válido ni aceptable jurídicamente, los cinco aprendices señalados si tomaron clases con el CEA y fueron certificados, en otra franja de horario y esas son las clases que aparecen cargadas, en ningún momento se hace referencia que fueron realizadas entre las 4pm y las 6 pm, no existe ni puede existir evidencia de eso simplemente porque en ese horario no se dictaron las clases teóricas que estaban programadas. El soporte probatorio del cargo primero adolece de falsa motivación, pues no es real m hay como probar la deducción que hace el Ente de Control y Vigilancia.*

#### **RESPONSABILIDAD DEL OPERADOR HOMOLOGADO:**

*El Operador Homologado debe disponer de una plataforma tecnológica de última generación, que en línea y tiempo real soporte a los Organismos de Apoyo ante eventuales hechos irregulares que puedan intentar el personal administrativo o los instructores dispuestos para la formación, evaluación y certificación de aprendices aspirantes a conducir vehículos automotores. Esta presunta trasgresión no probada de manera idónea y eficaz pone en evidencia que el Operador Homologado es altamente vulnerable a situaciones irregulares en materia procedimental, que van desde el error involuntario hasta seguramente hechos irregulares que solo pueden detectar al azar, por visitas físicas, cuando lo que deben es darnos garantías antifraudes, para eso el CEA cierra un contrato con el Operador Homologado, para que coadyuve en el control operativo y procedimental de los procesos de formación, evaluación y certificación; esto impide que conductas individuales de personas inescrupulosas puedan afectar el normal desarrollo y la imagen del Organismo de Apoyo; el Operador Homologado al estilo de Pilatos, se lava las manos con el Organismo de Apoyo y no asume ninguna responsabilidad, vale preguntarse cuál es el papel de estos Operadores Homologados?, si claramente la política pública en materia de seguridad vial, tiene el rol más importante en las campañas de prevención, antes de, de qué sirve controles posteriores cuando ya han sido expedidas las licencias de conducción y han adquirido un derecho los alumnos?.*

*El SICOV es operado en nuestro caso por CI2, en resumen, el Sicov "[es el] instrumento con el que se registrará, autenticará y validará la identificación y presencia de los aspirantes a conductor" así como la identificación y presencia de nuestros instructores. El SICOV "se utiliza únicamente en el transcurso de la capacitación del aspirante, uno de los requisitos para obtener la licencia de conducción". De allí podemos afirmar enfática y seguramente que de la formación de nuestros aprendices reposa prueba en las bases de datos de nuestro Operador Homologado contratado CI2.*

*Cierro mi argumentación descalificando en materia probatoria el cargo primero imputado al CEA AUTO ANTIOQUIA acorde con lo expuesto, desvirtuando de esta manera la presunta trasgresión del numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.*

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

*Frente al presunto incumplimiento de los siguientes deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza, establecidos en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015: (i) Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente. (ii) Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos. (iii) Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin. (iv) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.*

*Por ser consecuencia de una presunta transgresión que considero controvertida con fundamento en la ley, no se puede colegir una serie de presuntos incumplimientos, cuando la razón de base de la trasgresión no existe, ni ha sido probada como equivocadamente lo manifiesta la Superintendencia de Transporte del cargue de horas de clase teóricas a cinco (5) aprendices en el horario de 4 pm a 6 pm, según lo señala la imputación del cargo.*

*(...)*

*Para el caso en controversia queda claro que, si bien la clase fue abierta, nunca se cerró y la consecuencia de ello es una pérdida económica para el CEA, pues dichas clases deben repetirse; es muy usual por deficiencias en el cierre de los procesos, que las clases se pierdan; por ejemplo, si el instructor sale antes que los alumnos y no cierra el proceso, esas horas de clase se pierden y toca repetirlas.*

*Señala la Superintendencia de Transporte: así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015, a partir de los siguientes hechos probados:*

*(...)*

*Lo expuesto por la Superintendencia de Transporte frente a la conducta descrita como causal de sanción "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios" no es cierto, prueba de ello es el mismo informe del Operador Homologado CI 2, que da Fe de que la clase programada para el día 5 de septiembre de 2019 entre las 4 pm y las 6 pm no se realizó y al no cerrar la clase el instructor, no se cargó en el Sicov esas horas de clase, el Operador sabe de primera mano que es así y no puede decir lo contrario porque la plataforma es parametrizada y automatizada. La Superintendencia de Transporte deduce la ocurrencia de una actividad que no sucedió.*

*El cargo primero fue imputado por "presuntamente expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios" y señala la Superintendencia de Transporte: Y finalmente, se comprobó por esta Superintendencia que por lo menos cinco (5) de los veintiún (21) estudiantes que AUTO ANTIOQUIA reportó que habían asistido a dicha clase, fueron certificados por AUTO ANTIOQUIA, como se demostró en la Resolución de apertura, sin haber comparecido 'por lo menos a una de las clases, configurándose así la conducta descrita "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios". Esta afirmación no corresponde a la realidad de haber sido certificados en la fecha 5 de septiembre de 2019 entre las 4 pm a 6 pm, eso no está demostrado. Al respecto señala el artículo 164 del Código General del Proceso, toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso, dada la vital importancia que reviste el que la prueba demuestre los hechos en el proceso, prueba en tal sentido no existe, diferente a una deducción por parte de la Superintendencia de Transporte, ante la posibilidad que esos cinco (5) aprendices hayan tomado clases ese día en otra franja de horario, como efectivamente sucedió. (...)"*

(xi) El Investigado con el fin de desestimar el cargo, en su escrito de recurso allegó las siguientes pruebas: Registro de las sesiones cargadas en la plataforma Aulapp de los aprendices 1) Paola

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

Andrea Enciso Pardo, identificada con CC No. 31.712.717; 2) Johan Esteban Cadavid López, identificado con CC No. 1.037.582.029; 3) Bryan Mejía Echavarría, identificado con CC No. 1.040.736.156 y Camilo Monsalve Mejía, identificado con CC No. 1.037.575.419.

Frente a los elementos aportados resulta imperioso indicar que si bien el Investigado logra demostrar que a cuatro (4) de los aprendices mencionados en la resolución No. 03774 del 21 de febrero de 2020, no se les cargó la clase del día 05 de septiembre, frente a la cual se reportaron inconsistencias, el mismo, no aportó ningún elemento probatorio que diera cuenta de la asistencia del estudiante Yeison Sosa Medina, identificado con CC No. 1.007.222.173, razón por la cual menester recordar que la gravedad de esta conducta no se da en razón de la cantidad de aprendices a los cuales se les haya entregado Certificado de Aptitud en Conducción, sino en razón del hecho mismo, pues se debe asegurar que cada uno de los aprendices haya recibido la totalidad de las clases.

(xii) Ahora, frente a los argumentos esbozados por parte del Investigado, debe indicarse que, no existe coherencia entre lo que manifestó en su momento en el escrito de descargos y lo que indicó en el recurso, lo anterior en razón a que inicialmente había manifestado que *“Puntualmente y en esta ocasión, por efectos de validación e interface de nuestro sistema con otros softwares de la empresa, se generó un piloto que creo un espacio de clase que efectivamente no se dictó (...)”* (Subrayado fuera del texto).

Por otro lado, en el escrito de recurso el Investigado indica que *“la clase con intensidad horaria de 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, que efectivamente no se dictó, no se llevó a cabo, tampoco fue cargada a ninguno de los 21 aprendices que finalmente obtuvieron la certificación de aptitud para maniobrar vehículos automotores. Con el Runt verificamos lo expuesto y se evidenció que en el registro de horas teóricas no aparecen clases con ese horario específico, simplemente porque a pesar que se abrió el registro, los alumnos no comparecieron, esa es la razón de la foto con fondo negro, ningún alumno asistió, por lo que el instructor se retiró del recinto de clases (...)”* (Subrayado fuera del texto).

Así las cosas, se encuentra que existen dos versiones diferentes por parte de **AUTO ANTIOQUIA** de la razón por la cual no se encontraban los aprendices y el instructor presente en la sesión desarrollada en el horario 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, correspondiente al módulo denominado *“TEO GENERAL 15”*.

Ahora, debe indicarse que contrario a lo manifestado por el Investigado, la razón para haber tenido en cuenta la sesión desarrollada en el horario 4 pm a 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, pese a que este manifiesta que la misma no se dictó, no se desprende de una deducción errónea de esta Dirección, sino del reporte que hizo directamente el Operador Homologado según la programación que **AUTO ANTIOQUIA** realizó en el SICOV.

Por otro lado, y contrario a lo que señala el Investigado, es importante mencionar que una vez revisado el expediente se encuentra que no existe una deficiencia probatoria, sino que, por el contrario, existen elementos de prueba suficientes que permiten establecer que si se incurrió en la conducta endilgada en la Resolución No. 03774 del 21 de febrero de 2020, tal como lo son los informes allegados por parte del **Consortio para CEAS y CIAS** el día 19 de marzo de 2019<sup>13</sup> y el día 20 de septiembre de 2019<sup>14</sup>, los cuales dan cuenta de los hallazgos encontrados por parte del operador homologado durante las visitas realizadas a **AUTO ANTIOQUIA**.

En cuanto a la responsabilidad que el Investigado quiere endilgar al **Consortio para CEAS y CIAS**, frente al manejo de SICOV esta Dirección recuerda que sin perjuicio de las labores de monitoreo del sistema por parte de los operadores homologados, debe resaltarse que es a **AUTO ANTIOQUIA** a quien corresponde verificar la correcta operación del sistema en cuanto al registro del ingreso de los aprendices, por encontrarse a su cargo, y con el fin de cumplir cabalmente con

<sup>13</sup> Obrante a Folios 1 y 2 del Expediente

<sup>14</sup> Obrante a folios 3 al 16 del Expediente

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

sus obligaciones contempladas en el artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015<sup>15</sup> y el numeral 6.3.3 del Anexo II de la Resolución 3245 de 2009<sup>16</sup> y, relacionadas con la veracidad, calidad y oportunidad de la información sobre los cursos de formación y, en este sentido, le corresponde, igualmente, el deber de reportar las fallas o inconsistencias que se adviertan en dicho proceso, con mayor razón cuando éstas puedan afectar la congruencia de la información reportada con la realidad de las sesiones realizadas.

Igualmente, es importante manifestar que la calidad, oportunidad y veracidad de la información reportada en dicho sistema es de responsabilidad exclusiva del Organismo de Apoyo al tránsito correspondiente, como quiera que es éste quien debe alimentar el sistema con las actividades efectivamente realizadas, de conformidad con las obligaciones legales y reglamentarias.

De esta manera, es del caso señalar que la posibilidad del registro de asistencia empleando otro dato biométrico como el rostro, no representa como tal la existencia de una falla del sistema, sino una alternativa que concede este mismo ante la imposibilidad de realizar el registro con la huella del aprendiz, lo que de igual forma supone la veracidad y correspondencia con el registro del estudiante con el cual se presente esta situación.

En tal sentido, la imposibilidad de realizar el registro con la huella del aprendiz no supone o faculta al organismo de apoyo al tránsito correspondiente a realizar un uso inadecuado del sistema, pues esto, como quedó previamente expuesto, implica que la comparecencia de los aprendices no se encuentre plenamente acreditada y, en consecuencia, resulte jurídicamente imposible realizar el reporte de dicha asistencia como cierta.

En conclusión, al analizar el expediente en conjunto dando aplicación al debido proceso, es evidente que el Investigado en sede de recurso tampoco logró desvirtuar la responsabilidad endilgada respecto del **CARGO PRIMERO**, motivo por el cual se procede a **CONFIRMAR** la decisión tomada mediante la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020.

## 2.2. Respecto del cargo segundo por presuntamente “alterar, modificar o poner en riesgo la información que reporto al RUNT”.

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio que reposa en el expediente, con el fin de establecer el cumplimiento de lo dispuesto en numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, evidenciando lo siguiente:

(i) Que el 19 de marzo de 2019, el Consorcio Sistema Integrado de Gestión y Seguridad para CEAS y CIAS (en adelante **Consorcio para CEAS y CIAS**) allegó a la Superintendencia de Transporte un documento denominado “*REPORTE DE HALLAZGOS ENCONTRADO A VISITA DE CONTROL PROGRAMADA EN EL CEA AUTOANTIOQUIA*”<sup>17</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante la “*VISITA RUTINARIA DE CONTROL Y VIGILANCIA*” llevada a cabo el día 08 de marzo de 2019, en **AUTO ANTIOQUIA**. Frente a dicho documento el **Consorcio para CEAS y CIAS** remitió el 02 de abril de 2019 alcance ampliando la información de los hallazgos encontrados en la visita llevada a cabo el 08 de marzo de 2019<sup>18</sup>.

(ii)

<sup>15</sup> “**Artículo 2.3.1.7.1. Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística.** Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes: (...) 1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente. 4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos. 11. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin. 13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.”

<sup>16</sup> “**6. Proceso de formación y certificación académica.** (...) **6.3. Decisión sobre la certificación académica.** (...) **6.3.3.** Si el aspirante cumplió con la capacitación, aprobó el examen teórico y adquirió las destrezas requeridas, se procederá a registrar esta información en el RUNT, para que a su vez este genere el número de identificación nacional del certificado de aptitud en conducción y/o la licencia de instructor, que deberá ser impreso en el documento físico que se expida al solicitante. (...)”

<sup>17</sup> Radicado No. 20195605251492, obrante a folios 1 al 2 del Expediente.

<sup>18</sup> Radicado No. 20195605291172, obrante a folios 3 al 16 del Expediente.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

Durante la visita el **Consortio para CEAS y CIAS** solicitó a la mesa de servicio de la plataforma SICOV, el listado de aprendices con ingreso exitoso a la sesión donde se dictaría el módulo denominado “*TEO GENERAL 15*”, en el salón “*aula calle 38 sur # 39 54 aula 1*” de **AUTO ANTIOQUIA**, en la franja horaria de 4:00 p.m. a 6:00 p.m. Así mismo, se señaló quienes eran los aprendices y el instructor asignado para dicha clase<sup>19</sup>.

- (iii) No obstante, al momento de realizar la verificación de la asistencia de los aprendices y el instructor se evidenció que ninguno de estos estaba presente en el aula, como se pudo constatar por el **Consortio para CEAS y CIAS** <sup>20</sup>.
- (iv) Sumado a lo anterior, el **Consortio para CEAS y CIAS** solicitó a **AUTO ANTIOQUIA** “*un reporte de la base de datos con el fin de verificar los registros fotográficos de los aprendices que en el sistema reportan el ingreso a la sesión teórica con fotografía del rostro tras triple intento fallido de validación de identidad*”<sup>21</sup>.
- (v) El **Consortio para CEAS y CIAS**, reportó que una vez analizados los registros de ingresos efectivos por registro fotográfico a la sesión teórica “*TEO GENERAL 15*”, encontró que los veintiún (21) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro y aportó registro fotográfico de lo señalado<sup>22</sup>.
- (vi) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el **RUNT**, de cinco (5) de los estudiantes que aparecen como aprendices, donde se encontró que **AUTO ANTIOQUIA**, otorgó certificación a aprendices frente a los cuales no se acreditó de forma correcta y adecuada que, en efecto, comparecieron a por lo menos una de las clases de formación práctica.
- (vii) Frente a lo anterior, **AUTO ANTIOQUIA** en su defensa manifestó lo siguiente: *Si bien es cierto en dicha fecha y franja horaria no se dictó la clase, también lo es que los aprendices si cumplieron con dicha carga académica de manera material como da cuenta la información del RUNT y del sistema SICOV, de la cual aportamos copia.*

*Puntualmente y en esta ocasión, por efectos de validación e interface de nuestro sistema con otros softwares de la empresa, se generó un piloto que creo un espacio de clase que efectivamente no se dictó. Sin embargo y como se prueba en cada uno de los anexos que aportamos de los alumnos indicados en los que se evidencia que se cumplieron de manera completa las jornadas prácticas y teóricas que desde la ley debía cursar para ser certificado.*

*AUTO ANTIOQUIA tiene como postulado la realidad, veracidad y compromiso con la seguridad en cada uno de sus procesos e instancias. Desde allí que todos nuestros indicadores de cumplimiento y falibilidad de muestras biométricas y realidad de la información, sean absolutamente inferiores a las de las demás empresas del sector. (...)*<sup>23</sup>

- (viii) Ahora bien, en sede de Fallo se decidió declarar responsable al Investigado, toda vez que “*no demuestra con argumentos ni pruebas que los estudiantes si comparecieron al aula de clases ni que se trate de “validación de interfaces”. Por el contrario, queda plenamente demostrado que el Investigado expidió certificados a los usuarios que no asistieron por lo menos a una de las clases teóricas.*” (...)
- (ix) El Investigado en su escrito de recurso señaló “*(...) Demostrada la ineficacia probatoria para el cargo primero, de ipso facto queda sin piso la presunta responsabilidad del CEA AUTO ANTIOQUIA endilgada en el cargo segundo, pues lo expuesto como presunta trasgresión es*

19 Obrante a Folios 20 y 21 del Expediente

20 Obrante a Folio 21 del Expediente

21 Obrante a Folio 22 del Expediente.

22 Ibidem

23 Obrante a Folio 40 del Expediente.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

*consecuencia de la presunta falta imputada en el cargo primero. También opera para este cargo, la carencia actual de objeto por sustracción de materia, pues de no probar en forma idónea y eficaz la responsabilidad de un cargue de información ante el Runt, presuntamente irregular por inasistencia de aprendices en un horario de 4 pm a 6 pm a una clase de teoría en la fecha 5 de septiembre de 2019, que está claro no se llevó a cabo y de igual manera en ningún momento fue cargada en el Runt como parte de las treinta (30) horas de clase requeridas, la ineficacia probatoria del cargo primero, desemboca en una falsa motivación del cargo segundo, pues se estructura en una presunta trasgresión, determinada por la Superintendencia de Transporte por deducción de algo que no es cierto .*

*Las presuntas trasgresiones señaladas para el cargo segundo, están en función de un supuesto fraude en el cargue de la información de unos procesos de aprendices en formación y evaluación ante la plataforma Runt. Esta desvirtuado en términos probatorios la presunta trasgresión endilgada, que no ocurrió, el señalamiento de la Superintendencia de Transporte es más una consideración subjetiva y por deducción del funcionario encargado de determinar la responsabilidad del CEA AUTO ANTIOQUIA.*

*La Resolución No. 13500 de 18/12/2020 contiene motivación que no corresponde con los hechos y el fundamento de derecho que plantea, no puede la Superintendencia de Transporte construir pruebas o deducirlas, las certificaciones de la plataforma Runt refieren información de formación en teoría a cinco (5) aprendices el día 5 de septiembre de 2019, nuestro CEA empieza labor de formación desde las 6 am hasta las 10 pm, por la situación que motivo la no realización de la clase entre las 4 pm a 6 pm, no puede la Superintendencia de Transporte asumir que las clases impartidas ese día a los aprendices corresponde a ese horario, máxime cuando ya el Operador Homologado había evidenciado que no se había realizado la clase de esa fecha.*

*Claramente está demostrado que entre las 4 pm y las 6 pm del día 5 de septiembre de 2019, no se dictaron clases a los veintiún (21) aprendices que estaban registrados y por lo tanto no se podía cargar horas en el Sicov y posteriormente en la plataforma Runt. (...)” (Sic)*

- (x) El Investigado con el fin de desestimar el cargo, en su escrito de recurso allegó las siguientes pruebas: Registro de las sesiones cargadas en la plataforma Aulapp de los aprendices 1) Paola Andrea Enciso Pardo, identificada con CC No. 31.712.717; 2) Johan Esteban Cadavid López, identificado con CC No. 1.037.582.029; 3) Bryan Mejia Echavarría, identificado con CC No. 1.040.736.156 y 4) Camilo Monsalve Mejía, identificado con CC No. 1.037.575.419.

Frente a los elementos probatorios aportados, es pertinente indicar que tal como se señaló en el numeral 1.1., del presente acto administrativo, dichos elementos solo logran acreditar que a cuatro (4) de los aprendices, no se les cargó la clase del día 05 de septiembre de 2019, ahora, debe señalarse que frente al estudiante Yeison Sosa Medina, identificado con CC No. 1.007.222.173 no se aportó ningún elemento probatorio que diera cuenta de su asistencia a la sesión antes mencionada, por lo cual, se debe aclarar que la manera en la que el Investigado logra alterar la información que se reporta en el **RUNT**, es reportando información que no corresponde a la realidad, independientemente de que la información sea subida en tiempo real, el Investigado no logró acreditar la veracidad de la misma, ya que, afirma que el aprendiz antes mencionado ha completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar que frente a este no existe evidencia de su efectiva comparecencia a la sesión teórica desarrollada del día 05 de septiembre de 2019 o, en su defecto, de que dicha sesión no se hubiera reportado como tomada para dicho estudiante, por lo que la responsabilidad del recurrente se mantiene incólume ante la evidencia de la comisión de la conducta, así esto se presente frente a un solo aprendiz.

En relación con lo antes señalado, esta Dirección manifiesta que la gravedad de esta conducta no se da en razón de la cantidad de veces en que se haya alterado la información que se reporta en el **RUNT**, sino en razón del hecho mismo, pues no se puede permitir en ningún caso que la información que se reporta no corresponda con la realidad.

En conclusión, al analizar el expediente en conjunto y dando aplicación al debido proceso, es evidente que el Investigado en sede de recurso tampoco logró desvirtuar la responsabilidad endilgada respecto



“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

del **CARGO SEGUNDO**, motivo por el cual se procede a **CONFIRMAR** la decisión tomada mediante la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020, en cuanto a la responsabilidad de **AUTO ANTIOQUIA**.

Sin embargo, en razón de los reportes del SICOV aportados por **AUTO ANTIOQUIA** en los cuales se pudo evidenciar que no se reportó como vista la sesión teórica desarrollada del día 05 de septiembre de 2019, frente a cuatro (4) aprendices, esta Dirección procederá a graduar la sanción impuesta reduciendo el tiempo de la misma.

Teniendo en cuenta lo dicho, y viendo que el Investigado en esta etapa procesal de la investigación administrativa aportó reportes del SICOV, en los cuales se pudo evidenciar que no se reportó como vista la sesión teórica desarrollada del día 05 de septiembre de 2019 frente a cuatro (4) aprendices, pero que frente al estudiante Yeison Sosa Medina, identificado con CC No. 1.007.222.173 no se logró desvirtuar el cargo, esta Dirección procederá a graduar la sanción impuesta reduciendo el tiempo de la misma, teniendo en cuenta que la conducta de **AUTO ANTIOQUIA** está inmersa en el criterio de graduación de la sanción señalada en los numerales 1 y 5 del precitado artículo del CPACA.

Así las cosas, y atendiendo a que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, y en aplicación al artículo 50 previamente citado, este Despacho establecerá como sanción la **SUSPENSIÓN** de la **HABILITACIÓN** por seis (6) **MESES** como consecuencia de la conducta derivada de los **CARGOS PRIMERO, SEGUNDO Y TERCERO**, toda vez que se generó un impacto en la prestación del servicio, la legalidad del mismo y por ende en la Seguridad Vial, pues el (i) expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios, al no lograr acreditar plenamente la asistencia de aprendices a sus clases teóricas y (ii) alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información registrada en el **RUNT**, al indicar que los aprendices habían completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar de que no logró acreditar la asistencia de estos a las clases teóricas.

De conformidad con lo expuesto,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO: MODIFICAR** el artículo **SEGUNDO** de la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020, el cual quedará así:

**“ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR** al Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C. **43.060.337**, frente a:

**CARGO PRIMERO y SEGUNDO, con SUSPENSIÓN DE LA HABILITACIÓN** por el término establecido de **SEIS (6) MESES** que según el inciso tercero del artículo 19 de la Ley 1702 del 2013 se deberá anunciar públicamente en sus instalaciones más la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito **RUNT**.”

**ARTÍCULO SEGUNDO: CONFIRMAR** en todo lo demás la Resolución No. 13500 del 18 de diciembre de 2020, proferida contra el Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C.**43.060.337**, de acuerdo a la parte motiva de la presente Resolución.

**ARTÍCULO TERCERO: COMUNÍQUESE** el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, al Representante Legal o a quien haga sus veces del Centro de Enseñanza Automovilística **ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA** con matrícula mercantil No. 3843 propiedad de la señora **LUZ STELLA MARIN PULGARIN**, identificada con C.C.**43.060.337**.

“Por la cual se resuelve un recurso de reposición”

---

**ARTÍCULO CUARTO:** Surtida la respectiva comunicación, remítase copia de la misma a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

**ARTÍCULO QUINTO:** Conceder el Recurso de Apelación ante la Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre y en consecuencia ordenar el envío del expediente al superior para lo de su competencia.

**COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE**

*Hernán Darío Otálora Guevara*

**HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA**

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Comunicar:

6521

DE

10/06/2021

**ANTIOQUEÑA DE ENSEÑANZA AUTOMOTRIZ AUTO ANTIOQUIA/ LUZ STELLA MARIN PULGARIN**

Representante Legal o quien haga sus veces

Dirección: Calle 38 Sur No. 39 - 54

Envigado, Antioquia

Correo electrónico: contabilidad@autoantioquia.edu.co

**Redactor:** Fabián Becerra Granados

**Revisor:** Martha Quimbayo Buitrago

Bogotá, 21-06-2021

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20215330417601**

Fecha: 21-06-2021

**Luz Stella Marín Pulgarín**  
Carrera 38 Sur No 39 - 54  
Envigado - Antioquia

Asunto: 6521 Comunicación Actos Administrativos

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. 6521 de 10/06/2021 por lo cual le anexo copias de la misma.

Sin otro particular.



**Paula Lizeth Agudelo Rodríguez**  
Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia Acto Administrativo  
Proyectó: Nataly Alexandra Garzón Quintero  
Revisó: Paula Agudelo Rodríguez

472  
 Servicios Postales Nacionales S.A. NIT 900.062.917-9 D.G. 25.95 A.55  
 Calle 37 No. 28B-21 Barrio la Soledad, Bogotá D.C.  
 Teléfono: (571) 4722000 - 01900.111.210 - servicioalcliente@472.com.co  
 Minitic Concesión de Correo: 0125462

<b>Remitente</b>	Nombre/Razón Social: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANSPORTES BOGOTA Calle 37 No. 28B-21 Barrio la Soledad Ciudad: BOGOTA D.C. Departamento: BOGOTA D.C. Código postal: 111311395 Envío: RA322357764CO
<b>Destinatario</b>	Nombre/Razón Social: LUZ STELLA MARIN PULGARIN Dirección: CARRERA 38 SUR NO 39-54 Ciudad: ENVIAGADO Departamento: ANTIOQUIA Código postal: 055420276 Fecha admisión: 30/06/2021 12:56:52

472

3333  
583

SERVICIOS POSTALES NACIONALES S.A NIT 900.062.917-9  
 Minitic Concesión de Correo/ [Redacted]  
 CORREO CERTIFICADO NACIONAL  
 Centro Operativo : UAC.CENTRO Fecha Pre-Admisión: 30/06/2021 12:56:52  
 Orden de servicio: 14358954



RA322357764CO

<b>Valores</b>	Nombre/ Razón Social: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANSPORTES BOGOTA Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la soledad NIT/C.C/T.I: 800170433 Referencia: 20215330417601 Teléfono: 3526700 Código Postal: 111311395 Ciudad: BOGOTA D.C. Depto: BOGOTA D.C. Código Operativo: 1111769
<b>Destinatario</b>	Nombre/ Razón Social: LUZ STELLA MARIN PULGARIN Dirección: CARRERA 38 SUR NO 39-54 Tel: Código Postal: 055420276 Código Operativo: 3333583 Ciudad: ENVIAGADO Depto: ANTIOQUIA
<b>Remitente</b>	Peso Físico(grs): 200 Peso Volumétrico(grs): 0 Peso Facturado(grs): 200 Valor Declarado: \$0 Valor Flete: \$8.400 Costo de manejo: \$0 Valor Total: \$8.400
<b>Observaciones del cliente :</b>	Dice Contener :  Observaciones del cliente :

**Causal Devoluciones:**

<input type="checkbox"/> RE	Rehusado	<input type="checkbox"/> C1	C2	Cerrado
<input type="checkbox"/> NE	No existe	<input type="checkbox"/> N1	N2	No contactado
<input type="checkbox"/> NS	No reside	<input type="checkbox"/> FA		Fallecido
<input type="checkbox"/> NR	No reclamado	<input type="checkbox"/> AC		Apartado Clausurado
<input type="checkbox"/> DE	Desconocido	<input type="checkbox"/> FM		Fuerza Mayor
<input type="checkbox"/>	Dirección errada			

Firma nombre y/o sello de quien recibe:

C.C. Tel: Hora:

Fecha de entrega: [Redacted]

Distribuidor:

C.C.

Gestión de entrega:  
 1er  2do

UAC.CENTRO  
CENTRO A

1111  
769



11117693333583RA322357764CO

El usuario deja expresa constancia que tuvo conocimiento del contrato que se encuentra publicado en la página web: 4-72.com.co/usa Nacional: 01 8000 111 210 / Tel. contacto: (571) 4722000.  
 Principal: Bogotá D.C., Colombia Diagonal 26 G # 95 A.55 Bogotá / www.4-72.com.co  
 Para ejercer algún reclamo: servicioalcliente@4-72.com.co Para consultar la Política de Tratamiento: www.4-



# Trazabilidad Web

N° Guía



Para visualizar la guía de version 1 ; sigue las [instrucciones](#) de ayuda para habilitarlas

1 of 1 Find | Next

## Guía No. RA322357764CO

Fecha de Envío: 30/06/2021  
19:25:24

Tipo de Servicio: CORREO CERTIFICADO NACIONAL

Cantidad: 1      Peso: 200.00      Valor: 8400.00      Orden de servicio: 14358954

### Datos del Remitente:

Nombre: SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTES - PUERTOS Y TRANSPORTES - BOGOTA      Ciudad: BOGOTA D.C.      Departamento: BOGOTA D.C.  
Dirección: Calle 37 No. 28B-21 Barrio la soledad      Teléfono: 3526700

### Datos del Destinatario:

Nombre: LUZ STELLA MARIN PULGARIN      Ciudad: ENVIGADO      Departamento: ANTIOQUIA  
Dirección: CARRERA 38 SUR NO 39-54      Teléfono:

Carta asociada:      Código envío paquete:      Quien Recibe:  
Envío Ida/Regreso Asociado:

Fecha	Centro Operativo	Evento	Observaciones
30/06/2021 07:25 PM	UAC.CENTRO	Admitido	
30/06/2021 08:37 PM	CTP.CENTRO A	En proceso	
02/07/2021 01:25 AM	PO.MEDELLIN	En proceso	
02/07/2021 04:19 AM	CD.MEDELLIN	En proceso	
06/07/2021 10:40 AM	CD.MEDELLIN	DEVOLUCION (DEV)	
06/07/2021 07:28 PM	CD.MEDELLIN	TRANSITO(DEV)	
07/07/2021 06:28 PM	PO.MEDELLIN	TRANSITO(DEV)	
09/07/2021 01:08 PM	CTP.CENTRO A	TRANSITO(DEV)	
10/07/2021 09:13 AM	CD.MURILLO TORO	TRANSITO(DEV)	
13/07/2021 06:14 AM	CD.OCCIDENTE	TRANSITO(DEV)	



*Fecha:7/13/2021 3:19:33 PM*

Página 1 de 1