

Bogotá, 22/01/2021

Al contestar, favor citar en el asunto, este  
No. de Registro **20215330038101**  
**\*\*20215330038101\*\***

Señor  
Representante Legal y/o Apoderado(a)  
**Lozano Alarcon Diego Fernando**  
Travs 9 N 44-27 Barrio Portachuelo  
GIRARDOT - CUNDINAMARCA

Asunto: Notificación Por Aviso

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 13558 de 21/12/2020 contra esa empresa.

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

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

Procede recurso de reposición ante el (la) **EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE** dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

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

SI  NO

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

SI  NO

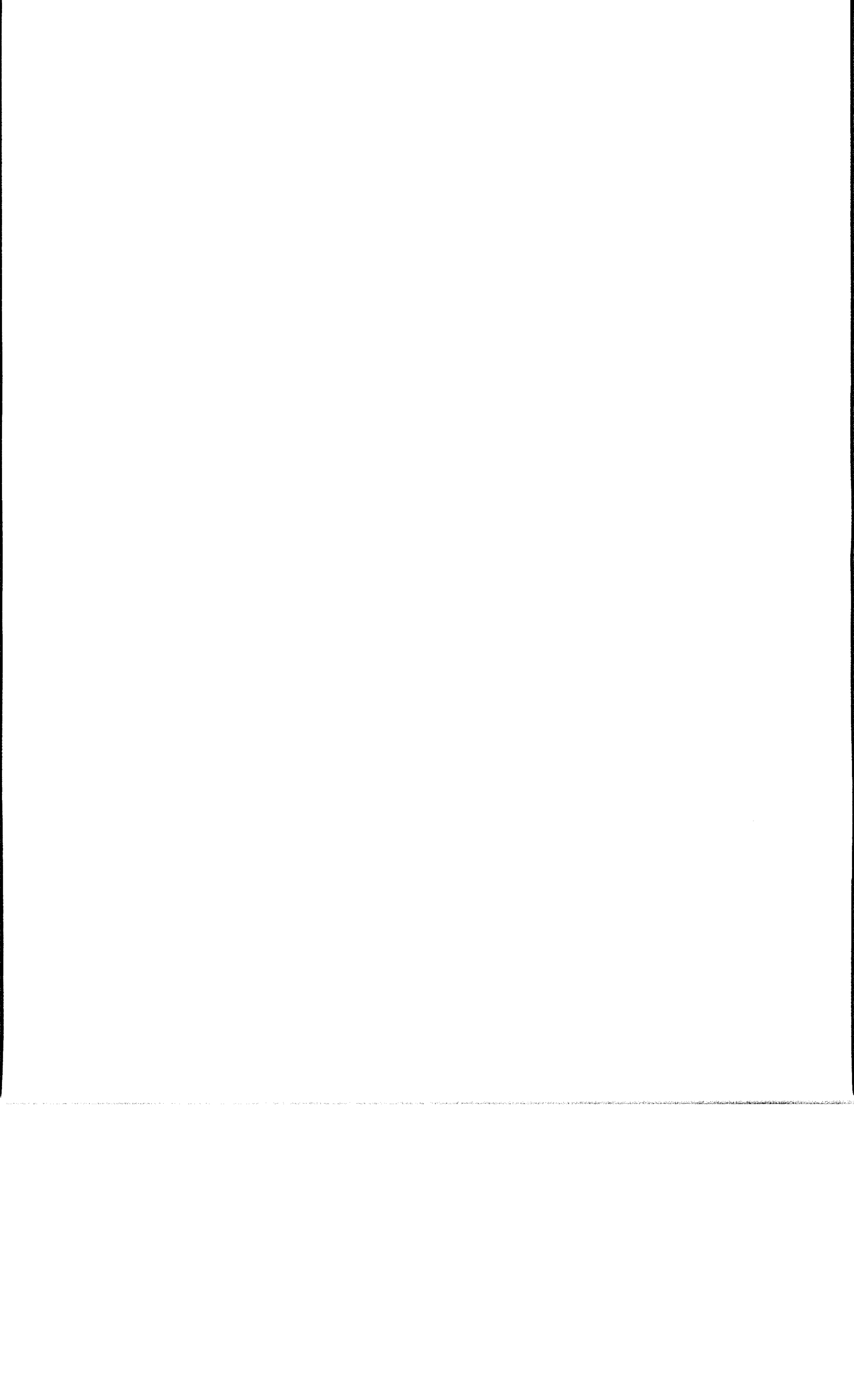
Si la(s) resolución(es) en mención corresponden a una(s) apertura de investigación, procede la presentación de descargos, para cuya radicación por escrito ante la Superintendencia de Transporte cuenta con el plazo indicado en la parte resolutive del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.



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

Anexo: Copia Acto Administrativo  
Transcribió: Nicolas Santiago Antonio\*\*



REPÚBLICA DE COLOMBIA



Libertad y Orden

MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 13558 DE 21/12/2020

"Por la cual se decide una investigación administrativa"

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 769 de 2002, la Ley 1383 de 2010, la Ley 1437 de 2011, la Ley 1702 del 2013, el Decreto 1479 de 2014, el Decreto 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018, la Resolución 3245 de 2009 y,

CONSIDERANDO

**PRIMERO:** Que mediante Resolución No. 01956 del 29 de enero de 2020 se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos contra el Centro de Enseñanza Automovilística **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA SUCURSAL GIRARDOT S. de H** con matrícula mercantil No. 40009, propiedad de los señores **FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE**, identificado con CC. 19492169, **SAID ARIAS JUAN FERNANDO**, identificado con CC. 1070613387, **LOPEZ BARRIOS OSCAR DAVID**, identificado con CC. 11324399, **LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO**, identificado con CC. 1070586265, **ROJAS GONZALEZ GUILLERMO**, identificado con CC. 11295821, **CANTOR IVAN ENRIQUE**, identificado con CC. 11319714, **DIAZ FORERO ZAIRA XIMENA**, identificada con CC. 1016040584, **DIAZ SANCHEZ CARMEN LILIANA**, identificada con CC. 65762801 y **ARIAS BARRERO CARMEN LUCIA**, identificada con CC. 39550670 (en adelante la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** o el Investigado).

**SEGUNDO:** Que la resolución de apertura fue notificada personalmente el 03 de febrero de 2020<sup>1</sup>, al señor **WILSON PULIDO CRISTANCHO** identificado con CC. 11186904, titular de la Tarjeta Profesional No. 99.220 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** según consta en la "Diligencia de Notificación Personal".

2.1. En la Resolución de apertura se imputaron 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 **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, 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:

<sup>1</sup> Obrantes a Folios 79 al 82 del expediente.

Por la cual se decide una investigación administrativa

**"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 **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, 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.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.”

**CARGO TERCERO:** Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 10.3, se evidencia que **ACADEMIA DE**

Por la cual se decide una investigación administrativa

**AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, presuntamente puso en riesgo a los usuarios y a terceras personas con sus irregularidades, al contar con impresiones dactilares en parafina dentro de sus instalaciones, transgrediendo así el numeral 2 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

El referido numeral 2 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: (...)

2. Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes".

Es importante agregar, que la conducta establecida en el numeral 2 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."

**TERCERO:** Que una vez notificada la resolución de apertura de investigación, el Investigado contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 24 de febrero de 2020. Así las cosas, el Investigado presentó escrito de descargos con Radicado No. 20205320173342 del 24 de febrero de 2020<sup>2</sup>, dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

3.1 El Investigado presentó los siguientes argumentos en sus descargos:

**"(...) CARGO PRIMERO:**

(...)

De la lectura del cargo se tiene que la conducta reprochable en este caso es "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios", teniendo claro que la falta que se atribuye al CEA es la contenida en el numeral 8 del artículo 19 de la ley 1702, sin embargo, esta falta tal y como esta descrita requiere la expedición del certificado y contiene un elemento objetivo que es la comparecencia de los usuarios. Así las cosas, la visita de verificación del consorcio lo que logra demostrar es que para el día 14 de junio de 2019 a las xx horas no se llevo a cabo la clase programada, sin embargo, es categórico y violatorio del principio de legalidad afirmar que se expidieron certificados sin la comparecencia de los usuarios y tal como se lee en el acto administrativo en la página 11 "presuntamente certificó a usuarios

<sup>2</sup> Obrante a Folios 131 al 149 del expediente.

## Por la cual se decide una investigación administrativa

que se demostró no asistían a los cursos incumpliendo así con la totalidad de los programas, su intensidad horaria y requisitos exigidos para culminar el curso."

Lo anteriormente transcrito es cuestionable por la investigada, pues dentro del acto administrativo no se hace un análisis de la expedición del certificado, del incumplimiento del programa en su totalidad, de la intensidad horaria y de los requisitos exigidos para culminar el curso. Resulta cuestionable el razonamiento de la administración pues un curso de certificación de xx horas no puede colocarse en tela de juicio porque se haya omitido realizar una clase de dos horas, pues es claro, que los usuarios pudieron haber compensado dichos contenidos en clases posteriores, no puede entonces atentando contra el principio de buena fe, enjuiciar el comportamiento de este centro de enseñanza por una falencia administrativa que se corrigió de manera inmediata de conformidad con el acta de compromiso suscrita el 18 de junio de 2019, entre el consorcio y la CEA.

Sobre el particular cabe mencionar, que si bien es cierto, este tipo de actividad de certificación y acreditación para poder ejecutar una actividad de riesgo como es la conducción de vehículos automotores implica por parte del Estado la puesta en marcha de un esquema de vigilancia y control, también lo es que el administrado en este caso particular, desconocía la competencia del consorcio para efectuar labores de inspección, pues a pesar de que el acta de visita mencione que es una visita de verificación y usabilidad, lo que en realidad sucede es que la inspección se delegó en esta empresa, conviene preguntar entonces hasta donde la falta de competencia de este tipo de operadores vicia de nulidad la actuación adelantada y cuyos resultados están siendo los fundamentos fácticos dentro de un proceso administrativo sancionatorio reglado por el CPACA?

Se realiza este planteamiento pues debe tenerse en cuenta que la CEA desconocía que el resultado de esa visita tendría efectos sancionatorios, pues una cosa son las funciones de inspección que se ejercen directamente por la Superintendencia del sector y otra por un particular que se desconoce si está investido para tal fin, pues se reitera, el particular (consorcio) cuando realiza la visita les comunica que este hecho observado puede constituirse en mala práctica y que por esa razón se realizará una reunión posterior con compromisos que deben suscribirse y cumplirse, como en efecto se realizó, pero no se le informó a mi representada bajo cuales funciones públicas actuaba el particular, ni cuales eran las consecuencias de las no conformidades encontradas, al punto que de la lectura del acta de visita de verificación se lee es la subsanación, quiere decir esto, que para el prestador de servicio (CEA) era transparente que ese error administrativo podía sanearse y no que tendría como consecuencia el enfrentar un proceso administrativo sancionatorio, por lo que se considera que dichas consecuencias están violando el principio de legalidad, por falta de competencia en el recaudo de la evidencia probatoria en la que se fundamenta el cargo primero, por lo cual debe desestimarse en el fallo.

En el mismo sentido, es menester destacar que la afirmación sobre la cual se fundamenta la comisión de la presunta falta no refleja la veracidad del proceso de certificación, pues en el caso de los estudiantes relacionados en el acta del Consorcio Ci2 se relacionan 41 usuarios, a los cuales se les desactivaron las identidades y con posterioridad a la subsanación, se volvió a "enrolar" el proceso siguiendo las normas y protocolos, por lo cual, se tiene que la totalidad de los certificados fue expedido con el lleno de los requisitos, pues todos los alumnos debieron repetir esas horas no cursadas, lo cual se realizó con posterioridad a la jornada de normalización que se realizó con Ci2, el día xx de junio de 2020.

Por lo anterior, el fundamento fáctico que soporta el cargo no es cierto, pues no se han expedido certificados sin la comparecencia de los usuarios.

**CARGO SEGUNDO:**

Se evidencia que la Academia de Automovilismo Colombia, presuntamente alteró, modificó o puso en riesgo la información que reporte al runt, transgrediendo así el numeral 4 del artículo 19 de la ley 1702 de 2013, en concordancia con 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"

Este cargo también se fundamenta en los hechos reportados por el Consorcio para CEAS y CIAS, con ocasión de la visita del 14 de junio de 2019, sin embargo, 3 del análisis del mismo, se encuentra que no se ciñe la administración en la configuración de este cargo a lo reseñado en el artículo 47 del CPACA, pues no establece cuales fueron los hechos puntuales para considerar la transgresión de la

## Por la cual se decide una investigación administrativa

norma, es decir, no se realiza un estudio que permita inferir dicha situación, pues ni siquiera se establece cual es la calidad de la información reportada al RUNT de manera no ajustada a la norma.

Esto es así, pues si se observa el cargo de manera integral, podría inferirse que se trata de la información relativa a los cursos, pero también la que trata del proceso total de la certificación académica, y esta última norma relacionada como infringida no tiene ningún asidero fáctico, pues de una visita de usabilidad y verificación, se insiste, no puede predicarse la invalidación de todo un proceso que no se puede reducir a dos horas teóricas, cuando además si se realizó en su totalidad de acuerdo a lo manifestado en las consideraciones sobre el cargo primero, que además en el acápite de pruebas se demostrara como las acciones se tomaron en el nuevo enrolamiento solicitado por Ci2.

Igualmente, se tiene que la imputación normativa es débil pues además de la falta, el cargo contempla los numerales de obligaciones y deberes pero no se analiza la omisión o la acción que en consideración de la entidad se realizó o mejor no se realizó y al final se trae un anexo técnico que se repite no puede configurar falta, pues las mismas solo están contempladas en la ley, y las Resoluciones bien sabemos todos, no cuenta con esa jerarquía legal.

Retomando entonces lo que SI constituye falta y puede endilgarse a dicho título, es claro que el numeral 4 "Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este" pero repito, de la lectura del cargo no se extrae como se realizó dicha alteración o modificación, no se establece que información fue la alterada o modificada, no se relacionan soportes del reporte alterado o modificado y lo que es más grave aún no se especifica cual es la información, de lo que podría extraerse según la redacción que se trata de la información relacionada con los certificados (según el anexo li), así que estamos frente a una imputación que carece de técnica jurídica para su formulación y en consecuencia debe desestimarse por carecer de fundamento fáctico pues no se relacionan las pruebas que fundamentan el mismo.

**CARGO TERCERO:**

la Academia de Automovilismo Colombia Presuntamente puso en riesgo a los usuarios y a terceras personas, con sus irregularidades, al contar con impresiones dactilares en parafina dentro de sus instalaciones, transgrediendo así el numeral 2 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013"

Sobre este cargo, es claro, según la parte considerativa de la Resolución 1946 de 2020, que el fundamento fáctico que sustenta la imputación es la visita de inspección realizada por funcionarios de la Superintendencia el día 10 de diciembre de 2019, en la cual se encontraron algunos elementos como impresiones dactilares en parafina, que en concepto del organismo de control ponen en riesgo el proceso de certificación, pues la norma presuntamente inobservada es "Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes."

Sin embargo, el acto administrativo no califica el riesgo de tener esos elementos en las instalaciones del CEA, obviamente entendemos que se puede prestar a confusiones, conclusiones y reproches por parte de la autoridad administrativa, pero tal como lo hemos realizado en todas las instancias, a la fecha la administración del CEA, desconoce como ingresaron los elementos descritos a las instalaciones de la academia.

Mi representada desde que evidenció falencias administrativas ha procurado realizar todas las actividades tendientes a garantizar un óptimo proceso de certificación, prueba de ello, es que el pasado 31 de enero de 2020, presentó ante esta Superintendencia una solicitud para desarrollar un plan de mejora generado en los hechos evidenciados en diciembre y así poder superarlos y levantar la medida de suspensión provisional, sin embargo, a la fecha de presentación de este escrito no se ha tenido respuesta por parte de la administración.

No obstante lo anterior, se reitera, que el proceso de calidad adoptado por la CEA cumple con los estándares de calidad exigidos, al punto que esta certificada por el ICONTEC en el cumplimiento de las normas que rigen las academias de automovilismo, esto es la Ley 1072 de 2013 y el Decreto 1079 de 2015, tal como da cuenta la última certificación ICONTEC, la cual tuvo como fecha de verificación el 3 de diciembre de 2019, es decir, una semana antes de la visita de la Superintendencia.

La certificación en calidad lo que permite tanto a los terceros como a la administración, es tener un referente que los procesos de acreditación y certificación que se realizan en la entidad certificada



Por la cual se decide una investigación administrativa

*cumplen con la normatividad exigida, y se validan periódicamente precisamente para que las exigencias se verifiquen y cumplan, tal como se evidencio en la visita referenciada, sin embargo, existen supuestos de hecho que se escaparon a la órbita de control de la administración del momento, quienes niegan conocer el origen y destino de esos instrumentos que potencialmente pueden ser destinados a acciones de falsear identidades, pero que no se observaron siendo utilizados y no se puede demostrar que esto haya sucedido, pues de lo que se acusa es de la permanencia de los elementos mas no de la utilización.*

*Ahora bien, no se desconoce que la falta endiligada en este cargo originada en visita de autoridad competente en ejercicio de sus funciones cuenta con asidero fáctico, sin embargo, la estructuración del cargo desde el punto de vista legal es incipiente pues no se logra demostrar el riesgo, que es el elemento exigido por el tipo de reproche, no se esgrime en que consiste el mismo ni su materialización, por lo que se considera que ante la ausencia de claridad, el mismo no debería prosperar en un análisis posterior. (...)"*

**CUARTO:** Que mediante Resolución No. 9750 del 09 de noviembre de 2020, esta Dirección ordenó la apertura del periodo probatorio, el cierre del mismo y se corrió traslado para alegar de conclusión. La referida Resolución fue comunicada por correo electrónico el día 9 de noviembre de 2020 al señor **WILSON PULIDO CRISTANCHO** identificado con CC. 11186904, titular de la Tarjeta Profesional No. 99.220 del Consejo Superior de la Judicatura, en calidad de apoderado de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, según el Certificado E34460212-S, comunicada por correo electrónico el día 9 de noviembre de 2020 a la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** según el Certificado E34459968-S, comunicada por correo electrónico el día 9 de noviembre de 2020 al señor **FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE** según el Certificado E34460067-S y comunicada por correo electrónico el día 9 de noviembre de 2020 al señor **LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO** según el Certificado E34460163-S, expedidos por la Empresa de Servicios Postales Nacionales S.A. 472, y en ella se otorgó un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, por lo cual este término culminó el día 24 de noviembre de 2020.

4.1. Que dentro del plazo otorgado, **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, mediante Radicado No. 20205321258142 del 24 de noviembre de 2020, presentó alegatos de conclusión.

4.2 El Investigado presentó los siguientes argumentos en sus alegatos de conclusión:

**(...) AUSENCIA PROBATORIA DE LA PRESUNTA INFRACCIÓN**

(...)

*En lo relacionado con el primer cargo, es de tener en cuenta que de la lectura del cargo se tiene que la conducta reprochable en este caso es "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios", teniendo claro que la falta que se atribuye al CEA es la contenida en el numeral 8 del artículo 19 de la ley 1702, sin embargo, esta falta tal y como esta descrita requiere la expedición del certificado y contiene un elemento objetivo que es la comparecencia de los usuarios. Así las cosas, la visita de verificación del consorcio lo que logra demostrar es que para el día 14 de junio de 2019 a no se llevó a cabo la clase programada, sin embargo, es categórico y violatorio del principio de legalidad afirmar que se expidieron certificados sin la comparecencia de los usuarios y tal como se lee en el acto administrativo en la página 11 "presuntamente certificó a usuarios que se demostró no asistían a los cursos incumpliendo así con la totalidad de los programas, su intensidad horaria y requisitos exigidos para culminar el curso."*

*Lo anteriormente transcrito es cuestionable por la investigada, pues dentro del acto administrativo no se hace un análisis de la expedición del certificado, del incumplimiento del programa en su totalidad, de la intensidad horario y de los requisitos exigidos para culminar el curso.*

*Resulta cuestionable el razonamiento de la administración pues un curso de certificación de 40 horas no puede colocarse en tela de juicio porque se haya omitido realizar una clase de dos horas, pues es claro, que los usuarios pudieron haber compensado dichos contenidos en clases posteriores, no puede entonces atentando contra el principio de buena fe, enjuiciar el comportamiento de este centro*

## Por la cual se decide una investigación administrativa

de enseñanza por una falencia administrativa que se corrigió de manera inmediata de conformidad con el acta de compromiso suscrita el 18 de junio de 2019, entre el consorcio y la CEA.

Sobre el particular cabe mencionar, que si bien es cierto, este tipo de actividad de certificación y acreditación para poder ejecutar una actividad de riesgo como es la conducción de vehículos automotores implica por parte del Estado la puesta en marcha de un esquema de vigilancia y control, también lo es que el administrado en este caso particular, desconocía la competencia del consorcio para efectuar labores de inspección, pues a pesar de que el acta de visita mencione que es una visita de verificación y usabilidad, lo que en realidad sucede es que la inspección se delegó en esta empresa, conviene preguntar entonces hasta donde la falta de competencia de este tipo de operadores vicia de nulidad la actuación adelantada y cuyos resultados están siendo los fundamentos facticos dentro de un proceso administrativo sancionatorio reglado por el CPACA.

Se realiza este planteamiento pues debe tenerse en cuenta que la CEA desconocía que el resultado de esa visita tendría efectos sancionatorios, pues una cosa son las funciones de inspección que se ejercen directamente por la Superintendencia del sector y otra por un particular que se desconoce si esta investido para tal fin, pues se reitera, el particular (consorcio) cuando realiza la visita les comunica que este hecho observado puede constituirse en mala práctica y que por esa razón se realizará una reunión posterior con compromisos que deben suscribirse y cumplirse, como en efecto se realizó, pero no se le informó a mi representada bajo cuales funciones públicas actuaba el particular, ni cuales eran las consecuencias de las no conformidades encontradas, al punto que de la lectura del acta de visita de verificación se lee es la subsanación, quiere decir esto, que para el prestador de servicio (CEA) era transparente que ese error administrativo podía sanearse y no que tendría como consecuencia el enfrentar un proceso administrativo sancionatorio, por lo que se considera que dichas consecuencias están violando el principio de legalidad, por falta de competencia en el recaudo de la evidencia probatoria en la que se fundamenta el cargo primero, por lo cual debe desestimarse en el fallo.

En el mismo sentido, es menester destacar que la afirmación sobre la cual se fundamenta la comisión de la presunta falta no refleja la veracidad del proceso de certificación, pues en el caso de los estudiantes relacionados en el acta del Consorcio Ci2 se relacionan 41 usuarios, a los cuales se les desactivaron las identidades y con posterioridad a la subsanación, se volvió a "enrolar" el proceso siguiendo las normas y protocolos, por lo cual, se tiene que la totalidad de los certificados fue expedido con el lleno de los requisitos, pues todos los alumnos debieron repetir esas horas no cursadas, lo cual se realizó con posterioridad a la jornada de normalización.

Por lo anterior, el fundamento fáctico que soporta el cargo primero no es cierto, pues no se han expedido certificados sin la comparecencia de los usuarios.

(...)

Ahora bien, respecto al cargo segundo, es de señalar que este cargo también se fundamenta en los hechos reportados por el Consorcio para CEAS y CIAS, con ocasión de la visita del 14 de junio de 2019, sin embargo, del análisis del mismo, se encuentra que no se ciñe la administración en la configuración de este cargo a lo reseñado en el artículo 47 del CPACA, pues no establece cuales fueron los hechos puntuales para considerar la transgresión de la norma, es decir, no se realiza un estudio que permita inferir dicha situación, pues ni siquiera se establece cual es la calidad de la información reportada al RUNT de manera no ajustada a la norma.

Esto es así, pues si se observa el cargo de manera integral, podría inferirse que se trata de la información relativa a los cursos, pero también la que trata del proceso total de la certificación académica, y esta última norma relacionada como infringida no tiene ningún asidero factico, pues de una visita de usabilidad y verificación, se insiste, no puede predicarse la invalidación de todo un proceso que no se puede reducir a dos horas teóricas, cuando además si se realizó en su totalidad de acuerdo a lo manifestado en las consideraciones sobre el cargo primero, que además en el acápite de pruebas se demostrara como las acciones se tomaron en el nuevo enrolamiento solicitado por Ci2.

Igualmente, se tiene que la imputación normativa es débil pues además de la falta, el cargo contempla los numerales de obligaciones y deberes pero no se analiza la omisión o la acción que en consideración de la entidad se realizó o mejor no se realizó y al final se trae un anexo técnico que se

Por la cual se decide una investigación administrativa

*repite no puede configurar falta, pues las mismas solo están contempladas en la ley, y las Resoluciones bien sabemos todos, no cuenta con esa jerarquía legal.*

*Retomando entonces lo que SI constituye falta y puede endilgarse a dicho título, es claro que el numeral 4 "Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este" pero repito, de la lectura del cargo no se extrae como se realizó dicha alteración o modificación, no se establece que información fue la alterada o modificada, no se relacionan soportes del reporte alterado o modificado y lo que es más grave aún no se especifica cual es la información, de lo que podría extraerse según la redacción que se trata de la información relacionada con los certificados (según el anexo II), así que estamos frente a una imputación que carece de técnica jurídica para su formulación y en consecuencia debe desestimarse por carecer de fundamento fáctico pues no se relacionan las pruebas que fundamentan el mismo.*

*(...)*

*Finalmente, en lo que respecta al cargo tercero, es claro, según la parte considerativa de la Resolución 1946 de 2020, que el fundamento fáctico que sustenta la imputación es la visita de inspección realizada por funcionarios de la Superintendencia el día 10 de diciembre de 2019, en la cual se encontraron algunos elementos como impresiones dactilares en parafina, que en concepto del organismo de control ponen en riesgo el proceso de certificación, pues la norma presuntamente inobservada es "Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes."*

*Sin embargo, el acto administrativo no califica el riesgo de tener esos elementos en las instalaciones del CEA, obviamente se entiende que se puede prestar a confusiones, conclusiones y reproches por parte de la autoridad administrativa, pero tal como se ha realizado en todas las instancias, a la fecha la administración del CEA, desconoce como ingresaron los elementos descritos a las instalaciones de la academia o quien pudo haberlos ingresado.*

*Mi representada desde que evidenció falencias administrativas ha procurado realizar todas las actividades tendientes a garantizar un óptimo proceso de certificación, prueba de ello, es que el pasado 31 de enero de 2020, presentó ante esta Superintendencia una solicitud para desarrollar un plan de mejora generado en los hechos evidenciados en diciembre y así poder superarlos y levantar la medida de suspensión provisional, sin embargo, a la fecha de presentación de este escrito no se ha tenido respuesta por parte de la administración.*

*No obstante lo anterior, se reitera, que el proceso de calidad adoptado por la CEA cumple con los estándares de calidad exigidos, al punto que está certificada por el ICONTEC en el cumplimiento de las normas que rigen las academias de automovilismo, esto es la Ley 1072 de 2013 y el Decreto 1079 de 2015, tal como da cuenta la última certificación ICONTEC, la cual tuvo como fecha de verificación el 3 de diciembre de 2019, es decir, una semana antes de la visita de la Superintendencia.*

*La certificación en calidad lo que permite tanto a los terceros como a la administración, es tener un referente que los procesos de acreditación y certificación que se realizan en la entidad certificada cumplen con la normatividad exigida, y se validan periódicamente precisamente para que las exigencias se verifiquen y cumplan, tal como se evidencio en la visita referenciada, sin embargo, existen supuestos de hecho que se escaparon a la órbita de control de la administración del momento, quienes niegan conocer el origen y destino de esos instrumentos que potencialmente pueden ser destinados a acciones de falsear identidades, pero que no se observaron siendo utilizados y no se puede demostrar que esto haya sucedido, pues de lo que se acusa es de la permanencia de los elementos mas no de la utilización.*

*Ahora bien, no se desconoce que la falta endilgada en este cargo originada en visita de autoridad competente en ejercicio de sus funciones cuenta con asidero fáctico, sin embargo, la estructuración del cargo desde el punto de vista legal es incipiente pues no se logra demostrar el riesgo, que es el elemento exigido por el tipo de reproche, no se esgrime en que consiste el mismo ni su materialización, por lo que se considera que ante la ausencia de claridad, el mismo no debería prosperar en un análisis posterior.*

**INEXISTENCIA DEL NEXO CAUSAL, ENTRE LA PRESUNTA INFRACCIÓN Y LA CONDUCTA DE MI PODERDANTE**

## Por la cual se decide una investigación administrativa

en lo que refiere al cargo primero, no se puede deslegitimar todo el proceso de certificación solo porque en uno de los cursos se encontró que no se había dictado una clase de dos horas, sin haberse corroborado si las mismas fueron respuestas tiempo después o fueron reprogramadas, saneando así el error administrativo en que se incurrió.

(...)

Frente al cargo segundo (...) el despacho no logró acreditar en el transcurso de la investigación cómo fue que mi representada realizó dicha alteración o modificación, no establece tampoco que información fue la alterada o modificada, y mucho menos relacionan soportes del reporte alterado o modificado. Por lo tanto, es incierta la falta enrostrada y mucho menos se tiene certeza sobre la responsabilidad de mi poderdante.

(...)

Finalmente, de acuerdo a lo manifestado respecto al cargo tercero, mi representada no tiene conocimiento de quién pudo haber ingresado los elementos (impresiones dactilares en parafina) o quién pudo haber hecho uso de ellos, además, la administración si bien es cierto manifiesta que, con los mismos, se genera riesgo al proceso de certificación, no especificó cuál es el mismo.

(...)

Esto arroja a que necesariamente si la administración en el transcurso del proceso no logra obtener plena prueba de la responsabilidad del implicado y por el contrario existe duda razonable frente a la misma, debe fallar en favor de éste, lo cual constituye el principio *In Dubio Pro Disciplinado*. (...)” (Sic)

**QUINTO:** Que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer la presente investigación administrativa en la medida que:

#### 5.1. Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de tránsito y transporte

El control y vigilancia de la actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,<sup>3</sup> con la colaboración y participación de todas las personas.<sup>4</sup> A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,<sup>5</sup> enfatizando que “[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”.<sup>6</sup>

Y, particularmente en el Decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.<sup>7</sup>

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.<sup>8</sup> Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;<sup>9</sup> (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;<sup>10</sup> (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.<sup>11</sup>

<sup>3</sup> Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8

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

<sup>5</sup> Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2

<sup>6</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>7</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final

<sup>8</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Alvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>9</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

<sup>10</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011

<sup>11</sup> “El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y calidad de los servicios de transporte de carga, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos”. Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. “El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante

## Por la cual se decide una investigación administrativa

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,<sup>12</sup> y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que "(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión".<sup>13</sup>

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,<sup>14</sup> respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.<sup>15</sup>

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,<sup>16</sup> el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa<sup>17</sup> (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

para la competitividad del país, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización". Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

<sup>12</sup> (...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el factor de riesgo inherente al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas." Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

<sup>13</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

<sup>14</sup> "Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos." Cfr. Organización Mundial de la Salud. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/); <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

<sup>15</sup> Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

<sup>16</sup> Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: "[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su ámbito exclusivamente privado; ii) Tiene por objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía." En el transporte público "i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014

<sup>17</sup> El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles". Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. Noviembre 15 de 2000.

## Por la cual se decide una investigación administrativa

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,<sup>18</sup> conductores<sup>19</sup> y otros sujetos que intervienen en la actividad,<sup>20</sup> que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,<sup>21</sup> a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que "quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos".<sup>22</sup>

Habiéndose revisado las actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso. Bajo ese entendido, a continuación, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:<sup>23</sup>

## 5.2. Regularidad del procedimiento administrativo

### 5.2.1. Sobre la ausencia probatoria de la presunta infracción

El Investigado, en su escrito de alegatos de conclusión, expresó que en el presente caso existe una "ausencia probatoria de la presunta infracción", señalando que "(...) **Frente al primer cargo:** es de tener en cuenta que de la lectura del cargo se tiene que la conducta reprochable en este caso es "**expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios**", teniendo claro que la falta que se atribuye al CEA es la contenida en el numeral 8 del artículo 19 de la ley 1702, sin embargo, esta falta tal y como esta descrita requiere la expedición del certificado y contiene un elemento objetivo que es la comparecencia de los usuarios. Así las cosas, la visita de verificación del consorcio lo que logra demostrar es que para el día 14 de junio de 2019 a no se llevó a cabo la clase programada, sin embargo, es categórico y violatorio del principio de legalidad afirmar que se expidieron certificados sin la comparecencia de los usuarios y tal como se lee en el acto administrativo en la página 11 "presuntamente certificó a usuarios que se demostró no asistían a los cursos incumpliendo así con la totalidad de los programas, su intensidad horaria y requisitos exigidos para culminar el curso."

Lo anteriormente transcrito es cuestionable por la investigada, pues dentro del acto administrativo no se hace un análisis de la expedición del certificado, del incumplimiento del programa en su totalidad, de la intensidad horario y de los requisitos exigidos para culminar el curso.

(...)

**Frente al segundo cargo:** es de señalar que este cargo también se fundamenta en los hechos reportados por el Consorcio para CEAS y CIAS, con ocasión de la visita del 14 de junio de 2019, sin embargo, del análisis del mismo, se encuentra que no se ciñe la administración en la configuración de este cargo a lo reseñado en el artículo 47 del CPACA, pues no establece cuales fueron los hechos puntuales para considerar la transgresión de la norma, es decir, no se realiza un estudio que permita inferir dicha situación, pues ni siquiera se establece cual es la calidad de la información reportada al RUNT de manera no ajustada a la norma.

(...)

**Frente al tercer cargo:** es claro, según la parte considerativa de la Resolución 1946 de 2020, que el fundamento fáctico que sustenta la imputación es la visita de inspección realizada por funcionarios de

<sup>18</sup> V.gr. Reglamentos técnicos

<sup>19</sup> V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011

<sup>20</sup> V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

<sup>21</sup> "[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad." Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>22</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Botancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449-01(25699)

<sup>23</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51; concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

Por la cual se decide una investigación administrativa

la Superintendencia el día 10 de diciembre de 2019, en la cual se encontraron algunos elementos como impresiones dactilares en parafina, que en concepto del organismo de control ponen en riesgo el proceso de certificación, pues la norma presuntamente inobservada es "Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes."

Sin embargo, el acto administrativo no califica el riesgo de tener esos elementos en las instalaciones del CEA, obviamente se entiende que se puede prestar a confusiones, conclusiones y reproches por parte de la autoridad administrativa, pero tal como se ha realizado en todas las instancias, a la fecha la administración del CEA, desconoce como ingresaron los elementos descritos a las instalaciones de la academia o quien pudo haberlos ingresado.

Esto es así, pues si se observa el cargo de manera integral, podría inferirse que se trata de la información relativa a los cursos, pero también la que trata del proceso total de la certificación académica, y esta última norma relacionada como infringida no tiene ningún asidero factico, pues de una visita de usabilidad y verificación, se insiste, no puede predicarse la invalidación de todo un proceso que no se puede reducir a dos horas teóricas, cuando además si se realizó en su totalidad de acuerdo a lo manifestado en las consideraciones sobre el cargo primero, que además en el acápite de pruebas se demostrara como las acciones se tomaron en el nuevo enrolamiento solicitado por Ci2. (...)

Al respecto es importante señalar que dentro de la actuación administrativa se aportó todo el material probatorio que da cuenta de la presunta expedición de certificados sin la comparecencia de los usuarios y de la presunta alteración, modificación y puesta en riesgo de la información reportada en el RUNT, allegando: i) el listado de los aprendices que se debieron encontrar presentes dentro del aula donde se debió dictar el módulo denominado "UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO"<sup>24</sup>; ii) las fotografías del aula donde se evidencia que no se encontraba ninguna persona en dicho lugar<sup>25</sup>; iii) los resultados de la búsqueda en el RUNT, donde se evidencia que por lo menos a cinco (5) aprendices se les certificó, aun cuando no habían asistido a la sesión antes mencionada<sup>26</sup>

Así mismo, con el objeto de imputar la puesta en riesgo a los usuarios y a terceras personas con sus irregularidades, se aportaron las evidencias de las impresiones dactilares en parafina halladas en las instalaciones de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**<sup>27</sup>.

Frente a lo señalado anteriormente, se tiene que existe suficiente material probatorio que soporta la imputación de los tres cargos por los que hoy se investiga a la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, quedando así desvirtuada la presunta ausencia probatoria frente a los cargos.

### 5.2.2. Frente a la competencia del Consorcio para CEAS y CIAS

El Investigado en su escrito de descargos manifestó lo siguiente: "cabe mencionar, que si bien es cierto, este tipo de actividad de certificación y acreditación para poder ejecutar una actividad de riesgo como es la conducción de vehículos automotores implica por parte del Estado la puesta en marcha de un esquema de vigilancia y control, también lo es que el administrado en este caso particular, desconocía la competencia del consorcio para efectuar labores de inspección, pues a pesar de que el acta de visita mencione que es una visita de verificación y usabilidad, lo que en realidad sucede es que la inspección se delego en esta empresa, conviene preguntar entonces hasta donde la falta de competencia de este tipo de operadores vicia de nulidad la actuación adelantada y cuyos resultados están siendo los fundamentos facticos dentro de un proceso administrativo sancionatorio reglado por el CPACA?"

Se realiza este planteamiento pues debe tenerse en cuenta que la CEA desconocía que el resultado de esa visita tendría efectos sancionatorios, pues una cosa son las funciones de inspección que se ejercen directamente por la Superintendencia del sector y otra por un particular que se desconoce si

<sup>24</sup> Obrante a Folios 2 al 3 y 12 al 13 del expediente.

<sup>25</sup> Obrante a Folios 4 y 14 del expediente.

<sup>26</sup> Obrante a Folios 69 y 70 del expediente.

<sup>27</sup> Obrante a Folio 71 del expediente.



Por la cual se decide una investigación administrativa

*esta investido para tal fin, pues se reitera, el particular (consorcio) cuando realiza la visita les comunica que este hecho observado puede constituirse en mala práctica y que por esa razón se realizará una reunión posterior con compromisos que deben suscribirse y cumplirse, como en efecto se realizó, pero no se le informó a mi representada bajo cuales funciones públicas actuaba el particular, ni cuales eran las consecuencias de las no conformidades encontradas, al punto que de la lectura del acta de visita de verificación se lee es la subsanación, quiere decir esto, que para el prestador de servicio (CEA) era transparente que ese error administrativo podía sanearse y no que tendría como consecuencia el enfrentar un proceso administrativo sancionatorio, por lo que se considera que dichas consecuencias están violando el principio de legalidad, por falta de competencia en el recaudo de la evidencia probatoria en la que se fundamenta el cargo primero, por lo cual debe desestimarse en el fallo. (...)*"

Frente a esta situación es pertinente manifestar que el Consorcio para CEAS y CIAS fue autorizado por la Superintendencia de Transporte como proveedor de los Sistemas de Control y Vigilancia de los Centros de Enseñanza automovilística (CEA's) mediante la Resolución No. 45776 del 19 de septiembre de 2017, y en segundo lugar el artículo 10 de la Resolución No. 5790 de 2016 de esta misma Superintendencia, establece lo siguiente:

*(...) La presente resolución tiene como objeto la reglamentación de las características generales de implementación y de funcionamiento del Sistema de Control y Vigilancia de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA) y de los Centros Integrales de Atención (CIA), que deberá ser implementado por estos vigilados para permitir el ejercicio de la vigilancia y control por parte de la Superintendencia, para exigir que la expedición de los certificados emitidos por estos centros, se realice bajo las normas de carácter legal y los reglamentos expedidos por el Ministerio de Transporte(...)"* (Subrayado fuera del texto).

En atención a lo anterior, resulta claro que el Consorcio para CEAS y CIAS es competente y se encuentra legitimado para ejercer funciones de vigilancia y control, razón por la cual las pruebas recabadas por el mismo gozan de absoluta legalidad.

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

Dicho lo anterior, es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.<sup>28</sup> Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.<sup>29</sup>

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Número Único 11001-03-06-000-2018-00217-00. Radicación interna: 2403. Levantada la Reserva legal mediante oficio No. 115031 de fecha 20 de marzo de 2019.

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

<sup>30</sup> "Dicho principio, como quedó expuesto, se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad". (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76



Por la cual se decide una investigación administrativa

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.<sup>31</sup> Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.<sup>32-33</sup>

b) Lo segundo se manifiesta en que los *"elementos esenciales del tipo"* deben estar en la ley, particularmente la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma.<sup>34</sup>

(iii) Solo en la medida que se encuentren dentro de la ley esos *"elementos esenciales del tipo"*, puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal.<sup>35</sup>

En efecto, el principio de legalidad *"exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios"* desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables.<sup>36</sup>

(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte, como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.<sup>37</sup>

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que respecto de todos los cargos, la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura se estructuraron con fundamento en normas de rango legal<sup>38</sup>. Por lo tanto, será respecto de dichos cargos que se hará a continuación el juicio de responsabilidad administrativa.

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las *"garantías mínimas previas"* en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado al Investigado, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la ley; (iii) se concedió al Investigado la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió al Investigado la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulado en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.<sup>39</sup>

<sup>31</sup> "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77

<sup>32</sup> "(...) no es posible predicar lo mismo en cuanto a la remisión efectuada a las normas reglamentarias, puesto que ello supone que el ejecutivo quede investido de manera permanente para establecer infracciones mediante la expedición de actos administrativos de carácter general." Cfr. Pp. 38

<sup>33</sup> "La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77 "(...) no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador, con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad". Cfr. Pg. 19

<sup>34</sup> "(...) las sanciones deben contar con un fundamento legal, por lo cual su definición no puede ser transferida al Gobierno Nacional a través de una facultad abierta sin contar con un marco de referencia específico y determinado (...) Al legislador no le está permitido delegar en el ejecutivo la creación de prohibiciones en materia sancionatoria, salvo que la ley establezca los elementos esenciales del tipo, estos son: (i) la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción; (ii) la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma, (iii) la autoridad competente para aplicarla y (iv) el procedimiento que debe seguirse para su imposición." Cfr. Pp. 14 y 32

<sup>35</sup> "No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de "colaboración" o complementariedad." Cfr. Pp. 42, 49 y 77

<sup>36</sup> Cfr. Pp. 19 a 21

<sup>37</sup> "En lo atinente al principio de tipicidad, (...) lo que se exige es un fundamento legal en donde se señalen los elementos básicos de la sanción, marco dentro del cual la autoridad titular de la función administrativa pueda precisar, los elementos de la sanción que haya de ser aplicada por otra autoridad, no por ella misma." Cfr. Pg. 19

<sup>38</sup> Ibidem

<sup>39</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012

Por la cual se decide una investigación administrativa

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías del Investigado en la etapa probatoria, en la medida que (i) se concedió al Investigado la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió al Investigado la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso.<sup>40</sup>

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar<sup>41</sup> como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.<sup>42</sup>

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

#### **SEXTO: Análisis de los hechos y pruebas en el caso concreto.**

##### **6.1 Frente al cargo primero “presuntamente expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios”**

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por la presunta expedición de certificados sin la comparecencia de los usuarios, infringiendo lo establecido en el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013; del cual se extrae que procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística cuando se incurra en el siguiente supuesto de hecho:

- (i) Expedir certificados sin comparecencia del usuario.

Así mismo, se evidenció que con el comportamiento de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** generó el presunto incumplimiento de algunos de sus deberes y obligaciones como Centro de Enseñanza Automovilística, establecidos en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 de 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.*

<sup>40</sup> “a) el derecho para presentarlas y solicitarlas; b) el derecho para controvertir las pruebas que se presenten en su contra; c) el derecho a la publicidad de la prueba, pues de esta manera se asegura el derecho de contradicción; d) el derecho a la regularidad de la prueba, esto es, observando las reglas del debido proceso, siendo nula de pleno derecho la obtenida con violación de éste; e) el derecho a que de oficio se practiquen las pruebas que resulten necesarias para asegurar el principio de realización y efectividad de los derechos; y f) el derecho a que se evalúen por el juzgador las pruebas incorporadas al proceso”. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-203 de 2011. A ese mismo respecto ver: H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Consejero ponente: Mauricio Fajardo Gómez Bogotá, D. C., ocho (8) de marzo de dos mil siete (2007) Radicación número: 25000-23-26-000-1995-01143-01(14850)

<sup>41</sup> Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: “(...) la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)”. Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0005-01

<sup>42</sup> Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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:

- (i) El 25 de julio 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 VERIFICACIÓN DEL SISTEMA SICOV DEL CEA COLOMBIA SEDE GIRARDOT S DE H**"<sup>43</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante la "visita de verificación de la usabilidad y correcto funcionamiento del sistema de control y vigilancia" llevada a cabo el día 14 de junio de 2019, en las instalaciones de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**.
- (ii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, durante el desarrollo de la "visita de verificación de la usabilidad y correcto funcionamiento del sistema de control y vigilancia"<sup>44</sup> realizó la verificación de la asistencia de los aprendices al módulo denominado "**UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO**", el cual sería impartido en el aula "Aula A101" de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, en la franja horaria de 7:30 a.m. a 9:30 a.m., el día 14 de junio de 2019, encontrando que ni el instructor, ni los aprendices se encontraban en el aula.<sup>45</sup>
- (iii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, aportó fotografías del aula<sup>46</sup>, donde se puede evidenciar que ni el instructor ni los aprendices se encontraban presentes en el aula a la hora que debía estarse impartiendo la sesión de "**UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO**".
- (iv) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el RUNT, donde se encontró que **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, otorgó certificación a aprendices que no comparecieron a por lo menos una de las clases de formación teórica.<sup>47</sup>
- (v) Al respecto, el Investigado en su escrito de descargos señaló: "*De la lectura del cargo se tiene que la conducta reprochable en este caso es "expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios", teniendo claro que la falta que se atribuye al CEA es la contenida en el numeral 8 del artículo 19 de la ley 1702, sin embargo, esta falta tal y como esta descrita requiere la expedición del certificado y contiene un elemento objetivo que es la comparecencia de los usuarios. Así las cosas, la visita de verificación del consorcio lo que logra demostrar es que para el día 14 de junio de 2019 a las xx horas no se llevo a cabo la clase programada, sin embargo, es categórico y violatorio del principio de legalidad afirmar que se expidieron certificados sin la comparecencia de los usuarios y tal como se lee en el acto administrativo en la página 11 "presuntamente certificó a usuarios que se demostró no asistían a los cursos incumpliendo así con la totalidad de los programas, su intensidad horaria y requisitos exigidos para culminar el curso."*

*Lo anteriormente transcrito es cuestionable por la investigada, pues dentro del acto administrativo no se hace un análisis de la expedición del certificado, del incumplimiento del programa en su totalidad, de la intensidad horario y de los requisitos exigidos para culminar el curso. Resulta cuestionable el razonamiento de la administración pues un curso de certificación de xx horas no puede colocarse en tela de juicio porque se haya omitido realizar una clase de dos horas, pues es claro, que los usuarios pudieron haber compensado dichos contenidos en clases posteriores, no puede entonces atentando contra el principio de buena fe, enjuiciar el comportamiento de este centro de enseñanza por una falencia administrativa que se corrigió de manera inmediata de conformidad con el acto de compromiso suscrita el 18 de junio de 2019, entre el consorcio y la CEA.<sup>48</sup>*

<sup>43</sup> Obrante a Folios 1al 20 del expediente.

<sup>44</sup> Ibidem.

<sup>45</sup> Obrante a Folios 3 y 13 del expediente.

<sup>46</sup> Obrante a Folios 4 y 14 del expediente

<sup>47</sup> Obrante a Folio 69 y 70 del expediente.

<sup>48</sup> Obrante a Folio 132 del expediente

Por la cual se decide una investigación administrativa

- (vi) Adicionalmente, en Investigado en su escrito de alegatos señaló que: *"no se puede deslegitimar todo el proceso de certificación solo porque en uno de los cursos se encontró que no se había dictado una clase de dos horas, sin haberse corroborado si las mismas fueron respuestas tiempo después o fueron reprogramadas, saneando así el error administrativo en que se incurrió."*

Frente a los argumentos del Investigado, esta Dirección debe manifestar que, no es categórico señalar que se expidieron certificados sin la comparecencia de los alumnos, toda vez que efectivamente se evidenció que ninguno de los aprendices que figuraban en la lista de asistencia<sup>49</sup> se encontraba dentro del aula "Aula A101", para recibir la sesión denominada "UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO" y a pesar de que el Investigado expresó en su defensa que dichos alumnos compensaron esas clases, en ningún momento de la investigación que nos ocupa logró demostrarlo.

Así mismo, dichos alumnos fueron certificados en el RUNT por parte del Investigado; con lo cual, se logra demostrar que existió una irregularidad en el proceso de formación y de certificación, pues no se debió certificar dicha asistencia ya que como se mencionó anteriormente, los aprendices no se encontraban dentro del Aula donde debieron estar recibiendo la instrucción; por ende, se demuestra el nexo causal entre la conducta imputada y el actuar de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**.

Por otro lado, al realizar el análisis de las pruebas aportadas por parte del Investigado, se evidencia que ni el Acta de visita de Ci2 de fecha de 14 de junio de 2019, como tampoco el Acta de compromisos de fecha de 18 de junio de 2019, contienen algún elemento que permitan desvirtuar el cargo primero y que acrediten que los aprendices sí recibieron en su totalidad las clases.

Así las cosas, se debe indicar que, una vez verificado el material probatorio obrante dentro del expediente y teniendo en cuenta que los argumentos y pruebas aportadas por el Investigado no lograron desvirtuar la responsabilidad endilgada, se puede determinar que efectivamente la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** expidió certificados a personas que no comparecieron a clases teóricas, motivo por el cual, esta Dirección encuentra **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** endilgada en el **CARGO PRIMERO**.

#### **6.2. Frente al cargo segundo "presuntamente alteró, modificó o puso en riesgo la información que reportó al RUNT"**

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente alterar, modificar o poner en riesgo la información que reportó al RUNT, infringiendo lo establecido en el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013; del cual se extrae que procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística cuando se incurra en alguno de los siguientes supuestos de hecho:

- (i) Alterar la información reportada al RUNT o,
- (ii) Modificar la información reportada al RUNT o,
- (iii) Poner en riesgo la información del RUNT.

Así mismo, se evidenció que con el comportamiento de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** generó el presunto incumplimiento de algunos de sus deberes y obligaciones como Centro de Enseñanza Automovilística, establecidos en los numerales 13 y 15 del artículo 2.3.1.7.1 el Decreto 1079 de 2015:

- (i) *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>49</sup> Obrante a Folios 2 al 3 y 12 al 13 del expediente.

Por la cual se decide una investigación administrativa

- (ii) *Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT.*

Así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió 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, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) El 25 de julio 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 VERIFICACIÓN DEL SISTEMA SICOV DEL CEA COLOMBIA SEDE GIRARDOT S DE H"*<sup>50</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante la *"visita de verificación de la usabilidad y correcto funcionamiento del sistema de control y vigilancia"* llevada a cabo el día 14 de junio de 2019, en las instalaciones de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**.
- (ii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, durante el desarrollo de la *"visita de verificación de la usabilidad y correcto funcionamiento del sistema de control y vigilancia"*<sup>51</sup> realizó la verificación de la asistencia de los aprendices al módulo denominado *"UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO"*, el cual sería impartido en el aula *"Aula A101"* de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, en la franja horaria de 7:30 a.m. a 9:30 a.m., el día 14 de junio de 2019, encontrando que ni el instructor, ni los aprendices se encontraban en el aula.<sup>52</sup>
- (iii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, aportó fotografías del aula<sup>53</sup>, donde se puede evidenciar que ni el instructor ni los aprendices se encontraban presentes en el aula a la hora que debía estarse impartiendo la sesión de *"UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO"*.
- (iv) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el RUNT, donde se encontró que **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, otorgó certificación a aprendices que no comparecieron a por lo menos una de las clases de formación teórica.<sup>54</sup>
- (v) Al respecto, el Investigado en su escrito de descargos señaló: *"Se evidencia que la Academia de Automovilismo Colombia, presuntamente altero, modificó o puso en riesgo la información que reporte al runt, transgrediendo así el numeral 4 del artículo 19 de la ley 1702 de 2013, en concordancia con 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"*

*Este cargo también se fundamenta en los hechos reportados por el Consorcio para CEAS y CIAS, con ocasión de la visita del 14 de junio de 2019, sin embargo, 3 del análisis del mismo, se encuentra que no se ciñe la administración en la configuración de este cargo a lo reseñado en el artículo 47 del CPACA, pues no establece cuales fueron los hechos puntuales para considerar la transgresión de la norma, es decir, no se realiza un estudio que permita inferir dicha situación, pues ni siquiera se establece cual es la calidad de la información reportada al RUNT de manera no ajustada a la norma.*

*Esto es así, pues si se observa el cargo de manera integral, podría inferirse que se trata de la información relativa a los cursos, pero también la que trata del proceso total de la certificación académica, y esta última norma relacionada como infringida no tiene ningún asidero factico, pues de una visita de usabilidad y verificación, se insiste, no puede predicarse la invalidación de todo un proceso que no se puede reducir a dos horas teóricas, cuando además si se realizó en su totalidad*

<sup>50</sup> Obrante a Folios 1al 20 del expediente.

<sup>51</sup> Ibidem.

<sup>52</sup> Obrante Folios 3 y 13 del expediente.

<sup>53</sup> Obrante a Folios 4 y 14 del expediente

<sup>54</sup> Obrante a Folio 69 y 70 del expediente.

Por la cual se decide una investigación administrativa

de acuerdo a lo manifestado en las consideraciones sobre el cargo primero, que además en el acápite de pruebas se demostrara como las acciones se tomaron en el nuevo enrolamiento solicitado por Ci2. (...)”<sup>55</sup>

- (vi) Adicionalmente, en Investigado en su escrito de alegatos señaló que: “el despacho no logró acreditar en el transcurso de la investigación cómo fue que mi representada realizó dicha alteración o modificación, no establece tampoco que información fue la alterada o modificada, y mucho menos relacionan soportes del reporte alterado o modificado. Por lo tanto, es incierta la falta enrostrada y mucho menos se tiene certeza sobre la responsabilidad de mi poderdante. (...)”

Frente a los argumentos utilizado por parte de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, debe señalarse que, el hecho puntual para considerar la trasgresión de la norma es el hecho que al consultar la plataforma **RUNT**, se encontró que el Investigado entregó certificados de asistencia al curso de conducción a cinco (5) de los aprendices aún cuando estos no asistieron a la sesión denominada “**UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO**”.

Frente a los elementos probatorios aportados por parte del Investigado, se encuentra que dentro del Acta de compromisos de fecha de 18 de junio de 2019, se señaló que se iba a realizar un nuevo enrolamiento de los aprendices, sin embargo, no se aportó ningún elemento que diera cuenta que dicho enrolamiento había sido efectivo, como tampoco se aportaron pruebas que dieran cuenta que los cuarenta (40) aprendices que no asistieron a la sesión de “**UBICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SEÑALES DE TRÁNSITO**” hubiesen sido enrolados, finalmente, no se encuentra evidencia que permita establecer que la sesión fue de nuevo impartida a los aprendices antes mencionados, situación que permite concluir que si existió alteración, modificación y se puso en riesgo la información registrada en el **RUNT**.

Conforme con lo señalado anteriormente, se logra acreditar que **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, si alteró, modificó o puso en riesgo la información que registro en el **RUNT**, y lo realizó al otorgar y cargar dentro de la plataforma certificados de asistencia al curso de conducción a aprendices frente a los cuales se acreditó que no asistieron por lo menos a una de las sesiones teóricas.

Así las cosas, se debe indicar que, una vez verificado el material probatorio obrante dentro del expediente y teniendo en cuenta que los argumentos y pruebas aportadas por el Investigado no lograron desvirtuar la responsabilidad endilgada, se puede determinar que efectivamente **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** alteró, modificó o puso en riesgo la información que reportó al **RUNT**, toda vez que indicó que los aprendices habían completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar de que estos no asistieron a las clases teóricas, motivo por el cual, esta Dirección encuentra **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** endilgada en el **CARGO SEGUNDO**.

**6.3. Frente al cargo tercero “presuntamente puso en riesgo a los usuarios y a terceras personas con sus irregularidades, al contar con impresiones dactilares en parafina dentro de sus instalaciones”**

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente poner en riesgo a los usuarios y a terceras personas con sus irregularidades, al contar con impresiones dactilares en parafina dentro de sus instalaciones, transgrediendo así el numeral 2 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013; del cual se extrae que procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los Centros de Enseñanza Automovilística cuando se incurra en alguno de los siguientes supuestos de hecho:

- (i) Cuando su actividad haya puesto en riesgo a personas y/o bienes.
- (ii) Cuando su actividad haya causados daños a personas y/o bienes.

Por la cual se decide una investigación administrativa

- (iii) Cuando su omisión haya puesto en riesgo a personas y/o bienes.
- (iv) Cuando su omisión haya causado daños a personas y/o bienes.

Así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el numeral 2 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) El 09 de diciembre de 2019, la Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre<sup>56</sup> comisionó personal de esta Superintendencia para llevar a cabo Visita de Inspección el día 10 de diciembre de 2019 a **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, cuyo objeto consistió en "verificar el cumplimiento de los requisitos de orden legal y técnico exigidos para el desarrollo de las funciones propias de Centro de Enseñanza Automovilística, así como los requisitos de habilitación del mismo".
- (ii) Durante el desarrollo de la visita de inspección llevada a cabo el día 10 de diciembre de 2019, en las instalaciones de **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, se encontró una bolsa con cierre hermético y cartones que contenían impresiones dactilares en parafina correspondientes a huellas de la mano izquierda y derecha de diferentes personas, identificadas con sus nombres, apellidos, y documentos de identidad, que pueden ser tanto instructores como alumnos.<sup>57</sup>
- (iii) El Investigado en su escrito de descargos señaló: "Sobre este cargo, es claro, según la parte considerativa de la Resolución 1946 de 2020, que el fundamento fáctico que sustenta la imputación es la visita de inspección realizada por funcionarios de la Superintendencia el día 10 de diciembre de 2019, en la cual se encontraron algunos elementos como impresiones dactilares en parafina, que en concepto del organismo de control ponen en riesgo el proceso de certificación, pues la norma presuntamente inobservada es "Cuando su actividad u omisión haya puesto en riesgo o causado daños a personas y/o bienes."

*Sin embargo, el acto administrativo no califica el riesgo de tener esos elementos en las instalaciones del CEA, obviamente entendemos que se puede prestar a confusiones, conclusiones y reproches por parte de la autoridad administrativa, pero tal como lo hemos realizado en todas las instancias, a la fecha la administración del CEA, desconoce como ingresaron los elementos descritos a las instalaciones de la academia. (...)*<sup>58</sup>

- (iv) Adicionalmente, en Investigado en su escrito de alegatos señaló que: *mi representada no tiene conocimiento de quién pudo haber ingresado los elementos (impresiones dactilares en parafina) o quién pudo haber hecho uso de ellos, además, la administración si bien es cierto manifiesta que, con los mismos, se genera riesgo al proceso de certificación, no especificó cuál es el mismo.*

(...)

*Esto arroja a que necesariamente si la administración en el transcurso del proceso no logra obtener plena prueba de la responsabilidad del implicado y por el contrario existe duda razonable frente a la misma, debe fallar en favor de éste, lo cual constituye el principio In Dubio Pro Disciplinado. (...)*"

Frente a las apreciaciones del Investigado, se debe señalar que, dentro de la Resolución No. 01956 del 29 de enero de 2020, se indicó que el haber encontrado en las instalaciones de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, impresiones dactilares en parafina " (...) configura un riesgo para los usuarios en la medida en que **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, presuntamente no

<sup>56</sup> Obrante a Folio 21 del Expediente.

<sup>57</sup> Obrante a Folio 71 del Expediente.

<sup>58</sup> Obrante a Folio 135 del Expediente.



Por la cual se decide una investigación administrativa

asegura que el proceso de formación y certificación de sus alumnos sea cumplido de manera adecuada, particularmente en lo que respecta a la asistencia a la capacitación, puesto que al tener las impresiones dactilares de personas, que pueden ser tanto instructores como alumnos, plasmadas en parafina dentro de sus instalaciones, se permite posiblemente que el registro de estas personas no sea veraz, en la medida en que cualquiera puede sustituirlas durante el proceso de formación. (...)”<sup>59</sup>, con lo cual, contrario a lo que señala el Investigado, sí se califica el riesgo de tener dentro de sus instalaciones huellas en parafina.

Por otro lado, frente al desconocimiento por parte de la **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA**, de cómo llegaron las huellas a sus instalaciones, se debe indicar que la responsabilidad de evitar que ingresen a su establecimiento elementos tales como los registros dactilares en parafina de alumnos y/o instructores, es exclusiva del Investigado, por lo cual no es de recibo su manifestación.

Por último, al realizar el análisis de las pruebas aportadas por parte del Investigado, se evidencia que ni el Acta de visita de Ci2 de fecha de 14 de junio de 2019, como tampoco el Acta de compromisos de fecha de 18 de junio de 2019, contienen algún elemento que permitan desvirtuar el cargo tercero.

Así las cosas, se debe indicar que, una vez verificado el material probatorio obrante dentro del expediente y teniendo en cuenta que los argumentos y pruebas allegas por parte del Investigado no lograron desvirtuar la responsabilidad endilgada, se puede determinar que efectivamente **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA** puso en riesgo a los usuarios y a terceras personas con sus irregularidades, al contar con impresiones dactilares en parafina dentro de sus instalaciones, toda vez que no aseguró que el proceso de formación y certificación de sus alumnos fuera veraz, en la medida en que cualquier persona podía sustituirlas en dicho proceso, motivo por el cual, esta Dirección encuentra **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** endilgada en el **CARGO TERCERO**.

#### **SÉPTIMO: Imposición y graduación de la sanción.**

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que “[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber de obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos”.<sup>60</sup>

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor.<sup>61</sup> Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

#### **7.1 Imposición de la sanción**

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

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación”.<sup>62</sup>

Al respecto, para los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación

<sup>59</sup> Obrante a Folios 13 al 21 del expediente.

<sup>60</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159.

<sup>61</sup> “En la actualidad, es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico, mediante la imposición de una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005.

<sup>62</sup> Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4



Por la cual se decide una investigación administrativa

jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.<sup>63</sup> Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

#### 7.1.1 Declarar responsable:

Por incurrir en la conducta del numeral 8, del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, se declara la responsabilidad por el **CARGO PRIMERO** al Investigado, y se impondrá la sanción que a continuación se fijará y graduará.

Por incurrir en la conducta del numeral 4, del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, se declara la responsabilidad por el **CARGO SEGUNDO** al Investigado, y se impondrá la sanción que a continuación se fijará y graduará.

Por incurrir en la conducta del numeral 2, del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, se declara la responsabilidad por el **CARGO TERCERO** al Investigado, y se impondrá la sanción que a continuación se fijará y graduará.

#### 7.1.2. Sanción procedente:

De conformidad con lo previsto en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, reglamentada por el artículo 9 del Decreto 1479 del 2014, la sanción aplicable, previamente establecida en la resolución de apertura por violación a la normatividad de tránsito, es la siguiente:

#### **Ley 1702 de 2013**

(...)

***"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" (Subrayado fuera del Texto).***

(...)

***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.***

<sup>63</sup> A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final: La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia "es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales." Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar "(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones". Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015 Otras autoridades administrativas también han señalado que "[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –imputación fáctica-, las normas presuntamente vulneradas –imputación normativa- y el alcance del procedimiento, garantizándose de esta forma el debido proceso y el derecho de defensa al investigado, por cuanto en ese instante procesal es en el cual va a saber a ciencia cierta de qué se le acusa y de qué situaciones debe defenderse. [...] de encontrarse en una investigación que no se cumplió con el principio de tipificación, el cual garantiza el debido proceso y derecho de defensa que le asiste al investigado, el operador administrativo está en la obligación de reestablecer los derechos fundamentales precitados, a través de la decisión que establezca procedente". Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017.

Por la cual se decide una investigación administrativa

*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."*

*Materia reglamentada por el artículo 9 del Decreto 1479 del 2014, compilado en el artículo 2.3.9.3.2 en el Decreto 1079 del 2015:*

**"Artículo 9°. Suspensión o Cancelación de la habilitación.** *La suspensión o cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo al tránsito procederá una vez agotado el procedimiento Sancionatorio previsto en el Capítulo III del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, siempre que se logre establecer, por parte de la superintendencia de Puertos y Transporte, la ocurrencia de las causales establecidas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.*

**Parágrafo: La suspensión de la habilitación procederá por el término mínimo de 6 meses y hasta por 24 meses, periodo que se graduará teniendo en cuenta los criterios previstos en el artículo 50 de la ley 1437 do 2011".**

## 7.2 Graduación de la sanción:

Se previó en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 que:

*"(...) la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables: **1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.** **2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.** **3. Reincidencia en la comisión de la infracción.** **4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.** **5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.** **6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.** **7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.** **8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas**"<sup>64</sup>. (Subrayado y negrita fuera del texto original)*

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo la conducta del Investigado inmersa en el criterio de graduación de la sanción señalada en los numerales 1 y 5 del precitado artículo del CPACA y como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, reglamentada por el artículo 9 del Decreto 1479 del 2014, la cual determina una sanción de mínimo 6 meses y máximo 24 meses de suspensión de la habilitación junto a la suspensión de la prestación del servicio para Organismos de Apoyo al Tránsito, encuentra ésta Dirección que se establecerá como sanción la **SUSPENSIÓN de la HABILITACIÓN por DIECIOCHO (18) 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 Investigado (i) expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios; (ii) alteró, modificó o puso en riesgo la información registrada en el RUNT y (iii) su actuar puso en riesgo a personas y/o bienes.

En mérito de lo expuesto,

**RESUELVE**

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** al Centro de Enseñanza Automovilística **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA SUCURSAL GIRARDOT S. de H** con matrícula mercantil No. 40009, propiedad de los señores **FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE**, identificado con CC. 19492169, **SAID ARIAS JUAN FERNANDO**, identificado con CC. 1070613387, **LOPEZ BARRIOS OSCAR DAVID**, identificado con CC. 11324399, **LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO**,

<sup>64</sup> Cf. Ley 1437 de 2011 artículo 50

Por la cual se decide una investigación administrativa

identificado con CC. 1070586265, **ROJAS GONZALEZ GUILLERMO**, identificado con CC. 11295821, **CANTOR IVAN ENRIQUE**, identificado con CC. 11319714, **DIAZ FORERO ZAIRA XIMENA**, identificada con CC. 1016040584, **DIAZ SANCHEZ CARMEN LILIANA**, identificada con CC. 65762801 y **ARIAS BARRERO CARMEN LUCIA**, identificada con CC. 39550670, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

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

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

Del **CARGO TERCERO** por incurrir en la conducta prevista en el numeral 2 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

**ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR** al Centro de Enseñanza Automovilística **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA SUCURSAL GIRARDOT S. de H** con matrícula mercantil No. 40009, propiedad de los señores **FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE**, identificado con CC. 19492169, **SAID ARIAS JUAN FERNANDO**, identificado con CC. 1070613387, **LOPEZ BARRIOS OSCAR DAVID**, identificado con CC. 11324399, **LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO**, identificado con CC. 1070586265, **ROJAS GONZALEZ GUILLERMO**, identificado con CC. 11295821, **CANTOR IVAN ENRIQUE**, identificado con CC. 11319714, **DIAZ FORERO ZAIRA XIMENA**, identificada con CC. 1016040584, **DIAZ SANCHEZ CARMEN LILIANA**, identificada con CC. 65762801 y **ARIAS BARRERO CARMEN LUCIA**, identificada con CC. 39550670, frente al:

**CARGO PRIMERO, CARGO SEGUNDO Y CARGO TERCERO** con **SUSPENSIÓN** de la **HABILITACIÓN** por un término de **DIECIOCHO (18) 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 TERCERO: COMPÚTESE** por parte del Ministerio de Transporte la sanción impuesta en el artículo segundo del presente acto administrativo, con el tiempo cumplido de la Medida Preventiva impuesta mediante Resolución No. 14626 del 16 de diciembre de 2019 y ejecutada por dicha Entidad.

**ARTÍCULO CUARTO: NOTIFICAR** el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o quien haga sus veces del Centro de Enseñanza Automovilística **ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA SUCURSAL GIRARDOT S. de H** con matrícula mercantil No. 40009, propiedad de los señores **FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE**, identificado con CC. 19492169, **SAID ARIAS JUAN FERNANDO**, identificado con CC. 1070613387, **LOPEZ BARRIOS OSCAR DAVID**, identificado con CC. 11324399, **LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO**, identificado con CC. 1070586265, **ROJAS GONZALEZ GUILLERMO**, identificado con CC. 11295821, **CANTOR IVAN ENRIQUE**, identificado con CC. 11319714, **DIAZ FORERO ZAIRA XIMENA**, identificada con CC. 1016040584, **DIAZ SANCHEZ CARMEN LILIANA**, identificada con CC. 65762801 y **ARIAS BARRERO CARMEN LUCIA**, identificada con CC. 39550670, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto 491 de 2020.

**ARTÍCULO QUINTO:** Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante la Superintendente Delegada de Tránsito y Transporte, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, conforme al artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

Por la cual se decide una investigación administrativa

**ARTÍCULO SÉPTIMO:** En firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, remítase copia de la misma y de la constancia de ejecutoria que expedirá el Grupo de Apoyo a la Gestión Administrativa, al Ministerio de Transporte para su cumplimiento y reporte a los sistemas de información correspondientes y, una vez éste proceda de conformidad, remita copia del respectivo acto administrativo a esta Superintendencia.

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**

**13558**

**21/12/2020**

*Hernán Darío Otalora Guevara*  
**HERNÁN DARÍO OTALORA GUEVARA**

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

**Notificar:**

**WILSON PULIDO CRISTANCHO**

Apoderado

Dirección: Carrera 7 No. 16 - 48, Oficina 801

Bogotá D.C.

Correo Electrónico: wpc1972@hotmail.com

**CEA ACADEMIA DE AUTOMOVILISMO COLOMBIA SUCURSAL GIRARDOT S. de H.**

Representante Legal o quien haga sus veces

Dirección: Manzana B Casa 18 Barrio Diamante Popular

Girardot - Cundinamarca.

**FAJARDO QUITIAN LUIS ONOFRE**

Propietario

Dirección: AV 19 No. 20 - 71 P 3

Bogotá D.C.

**LOZANO ALARCON DIEGO FERNANDO**

Propietario

Dirección: TRAVS 9 N° 44-27 Barrio Portachuelo

Girardot - Cundinamarca.

Proyectó: FBG

Revisó: MQB

