

Bogotá, 10/22/2021

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20215330792491**

Fecha: 10/22/2021

Señores

Sac Logística S.A.S.

Carrera 82 No 22 A 04 Oficina 202

Bogotá, D.C.

Asunto: 9758 Notificación de Aviso

Respetado Señor(a) o Doctor(a)

De manera atenta, me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 9758 de 20/09/2021 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) DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO 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 resolutoria del acto administrativo que se anexa con el presente aviso.

Sin otro particular.



Paula Lizeth Agudelo Rodríguez

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Proyectó: Adriana Rocio Capera Amorocho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 9758 DE 20/09/2021

Por la cual se decide una investigación administrativa

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

En ejercicio de las facultades legales y en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996 y el Decreto 2409 de 2018.¹

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante la Resolución No. 6466 del 16 de junio de 2020, la Superintendencia de Transporte (en adelante también “la SuperTransporte”) abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de carga **SAC LOGISTICA S.A.S.** (en adelante o la Investigada) con **NIT. 901.177.272 - 5**

SEGUNDO: Que la Resolución de apertura de la investigación fue notificada personalmente por medio electrónico el día 18 de junio de 2020² conforme certificado expedido por Lleida S.A.S. aliado de la empresa de servicios postales nacionales 4-72.

2.1. Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO SEXTO** de la Resolución No. 6466 del 16 de junio de 2020, se ordenó publicar el contenido de la misma³. Se tiene que, una vez vencido el término previsto, no se presentó solicitud alguna por parte de terceros interesados en la presente investigación

TERCERO: 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 o justificaciones, al igual que solicitar y aportar pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 13 de julio de 2020.

¹**ARTÍCULO 22.** *Funciones de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.* Son funciones de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte, las siguientes: (...) 3. Tramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito.

² según identificador del certificado No. E26486358-S expedida por Lleida S.A.S. aliado de la empresa de servicios postales nacionales 4-72

³ https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2020/Diciembre/Notificaciones_09_RIA/6466.pdf

Por la cual se decide una investigación administrativa

CUARTO: Que, revisado el sistema de gestión documental, se observó que la presentó descargos en contra de la resolución No. 6466 del 16 de junio de 2020, mediante radicado No. 20205320515292 del 08/07/2020, escrito que fue allegado por medio del correo electrónico de la Entidad, ventanilla única de radicación el día 07 de julio de 2020, dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre en la Resolución de formulación de cargos, en los cuales manifestó lo siguiente:

“La Ley impone la obligación de verificar la existencia de los antecedentes. “Según esta norma, el funcionario debe fundarse en la base material e histórica, esto es, en los hechos que le sirven de causa a la actuación administrativa y tales acontecimientos deben ser ciertos y reales, pues no vale para ello la fuerte sospecha de que el hecho fundamental pudo haber ocurrido; en consecuencia, es necesario que esté debidamente comprobado.

Así mismo, la Constitución y la misma ley establecen la exigencia de motivar todo acto administrativo basado en consideraciones del buen servicio; de no existir tal motivación se llega al desvío de poder, pues si externamente, el acto pareciera válido, realmente no lo es, por comprender motivaciones extrañas a los intereses tanto del Estado como de los particulares. Si el fin perseguido por el acto es distinto del logro del buen servicio, como en este caso, hay quebrantamiento de los principios esenciales del derecho.

Como lo determina el pliego de cargos la presente investigación se inicia por una queja presentada por un transportador, que evidentemente debe ser el mismo propietario de los vehículos señalados anteriormente, que trató de sacar provecho de la confianza depositada por SAC LOGÍSTICA S.A.S., quien tomó los correctivos necesarios con el único fin de proteger la carga de sus clientes para que lleguen a buen destino.”

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

5.1 Competencia de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.⁴

El objeto de la SuperTransporte consiste en ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación⁵ se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y(ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte,⁶ sin perjuicio de las demás funciones previstas en la ley.

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.

5.2 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de transporte de carga

⁴ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

⁵Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: “Artículo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (...) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos.”

“Artículo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.”

⁶ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4

Por la cual se decide una investigación administrativa

El transporte de carga cobra relevancia frente a los bienes jurídicos tutelados por la Constitución Política, principalmente por dos razones:

De un lado, en la medida que la actividad de conducir es considerada una actividad peligrosa respecto de la cual se justifican controles para evitar la lesión de otros usuarios de la vía. Al respecto, en la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia, 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”.

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos, conductores y otros sujetos que intervienen en la actividad de transporte de carga, que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad, 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”.

De otro lado, porque el transporte terrestre de mercancías tiene una particular relevancia para el desarrollo económico y en la competitividad del país. - De acuerdo con el Índice de Desempeño Logístico del año 2018-2019, en Colombia se realizan recorridos del orden de los 72.000 km/año/vehículo, comparado con países con condiciones similares, como Argentina (116.000 km/año/vehículo), Chile (110.000 km/año/vehículo) o México (108.000 km/año/vehículo).

Esta actividad tan importante para el país se ha visto afectada por múltiples problemas, incluyendo la informalidad: el Consejo Privado de Competitividad señaló en el Informe Técnico del año 2017- 2018, que una de las afectaciones al desempeño logístico del transporte de carga del país se origina en la informalidad del transporte por carretera.

De ahí, la importancia de la rigurosidad en la inspección, vigilancia y control ejercida por el Estado, con la colaboración y participación de todas las personas. A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de eficiencia, calidad, oportunidad y seguridad. Asimismo, 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”.

Luego, la inspección, vigilancia y control de la movilización de cosas, contribuye con el fortalecimiento estratégico del sector para la debida prestación del servicio público esencial de transporte y los servicios afines en la cadena logística.

SEXTO: Encontrando que la actuación se ha adelantado con respeto de los derechos y garantías Constitucionales y legales, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:⁷

6.1 Sujeto investigado

Se previó en la ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar”.⁸

⁷ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

⁸Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1

Por la cual se decide una investigación administrativa

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado la empresa **SAC LOGISTICA S.A.S.** con **NIT. 901.177.272 - 5**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

6.2 Marco normativo

A continuación, se procede a exponer las disposiciones que fueron imputadas al Investigado en la Resolución de apertura:

“CARGO ÚNICO: *Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y en particular en lo dispuesto en el considerando décimo segundo, se evidencia que servicio público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **SAC LOGISTICA S.A.S.** con **NIT. 901.177.272 - 5**, presuntamente pagó por debajo de los costos eficientes de operación tal como consta en el manifiesto electrónico de carga No. 104000408-1880 de fecha 21 de septiembre de 2019.*

Con fundamento en lo descrito anteriormente la empresa presuntamente transgrede lo dispuesto en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con lo establecido en el artículo 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015.

El referido literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 establece lo siguiente:

“Artículo 46.-*Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (...)*

d) en los casos de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga.

Así mismo, el artículo 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015 señala:

“Artículo 2.2.1.7.6.2. Relaciones económicas. *Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación.*

El sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.

El generador de carga y la empresa de transporte, tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

Sobre la conducta en cuestión se señala en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 que, la sanción correspondiente es de multa, tal como se establece a continuación:

Artículo 46. (...) **Parágrafo.** *Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:*

Por la cual se decide una investigación administrativa

- a. *Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes (...).*”

6.2.1 Cargas probatorias

En la Constitución Política y en la legislación se previeron unas reglas probatorias, como se pasa a explicar:

- (i) En primer lugar, la Corte Constitucional ha señalado que la presunción de inocencia “**se constituye en regla básica sobre la carga de la prueba**”.⁹

Al respecto, se previó en la Constitución Política que “[e]l debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. [...] Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable”.¹⁰ El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así: “[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. **En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios** de legalidad de las faltas y de las sanciones, **de presunción de inocencia**, de no reformatio in pejus y non bis in idem. [...] las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes.”¹¹

Así, la Corte señaló que “corresponde siempre a la organización estatal la carga de probar que una persona es responsable (...) lo que se conoce como principio onus probandi incumbit actori. La actividad probatoria que despliegue el organismo investigador debe entonces encaminarse a destruir la presunción de inocencia de que goza el acusado, a producir una prueba que respete las exigencias legales para su producción, de manera suficiente y racional, en el sentido de acomodarse a la experiencia y la sana crítica”.¹²

- (ii) De otro lado, en la legislación procesal se previó que “[i]ncumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen.”¹³

La doctrina, al explicar la función de la carga de la prueba, coincide en que permite al juzgador saber el sentido de su fallo, cuando quien tenía el deber de probar no pudo hacerlo o es insuficiente.¹⁴ Explica Jairo Parra Quijano que “[e]s una regla que le crea a las partes una auto responsabilidad para que acredite los hechos que sirven de supuesto a las normas jurídicas cuya aplicación reclama y que, además le indica al juez como debe fallar cuando no aparecen probados tales hechos”.¹⁵

En el mismo sentido, Jorge Peyrano precisa que “[l]a regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, poniéndose de manifiesto su real importancia cuando no concurre prueba o ella es insuficiente, porque en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza, y las normas que lo regulan son de naturaleza procesal”.¹⁶

En ese contexto, este Despacho considera el umbral probatorio para sancionar debe superar la duda razonable, siendo entonces superior al umbral que se requiere para simplemente abrir una investigación.

⁹Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto

¹⁰Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29

¹¹Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3

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

¹³Cfr. Código General del Proceso artículo 167

¹⁴ “(...) cada parte soporta en el proceso la carga de probar los presupuestos de la norma, que prevé el efecto jurídico favorable para dicha parte. De cualquier manera, que deba entenderse tal criterio para la distribución de la carga de la prueba”. Cfr. MICHELLI, Gian Antonio. “La Carga de la Prueba”. Ed TEMIS. 2004. Pag.57

¹⁵Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998

¹⁶Cfr. PEYRANO, Jorge W. La Carga de la Prueba. XXXIV Congreso Colombiano de Derecho Procesal. Instituto Colombiano de Derecho Procesal. Septiembre 11-13 de 2013. Medellín. Ed. Universidad Libre. Pág.959

Por la cual se decide una investigación administrativa

6.2.2 Regularidad del procedimiento administrativo.

6.2.2.1. Principio de legalidad de las faltas y las sanciones

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.¹⁷ 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.¹⁸

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:¹⁹

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.²⁰ Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.²¹⁻²²

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.²³

(iii) Sólo en la medida que se encuentren dentro de la Ley esos “elementos esenciales del tipo”, puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal.²⁴

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.²⁵

(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

¹⁷ 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.

¹⁸ “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

¹⁹ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**”. (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

²⁰ “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

²¹ “(...) 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

²² “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

²³ “(...) 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

²⁴ “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

²⁵ Cfr. Pp. 19 a 21

Por la cual se decide una investigación administrativa

fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.²⁶

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

En el **Cargo Único** la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura tuvo origen en una norma de rango legal, la cual contiene una conducta que se complementó con una norma de menor jerarquía²⁷ (v.gr. decreto o resolución). Sin embargo, al verificar el pliego de cargos, específicamente la fundamentación entre el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y la obligación establecida en artículo 2.2.1.7.6.2 del Decreto 1079 de 2015, se evidencia una falta al principio de congruencia y tipicidad, al no existir una relación fáctica y jurídica en la imputación realizada.

Lo anterior, se sustenta en el análisis de la estructura y el marco normativo que rige el sector transporte, específicamente en la modalidad de carga, puesto que la intención de la presente investigación administrativa tiene como fundamento determinar si el sujeto investigado incumplió la obligación de cancelar el valor a pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo conforme al sistema de costos eficientes de operación SICE TAC y la imputación jurídica realizada con base en el literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, no cumple con los elementos descriptivos, normativos y configuradores de la conducta, pues comprende varios comportamientos tipificados que no se adecúan a la situación fáctica concerniente.

En aras de entrar en materia frente a la aplicación del literal d) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 modificado por el artículo 96 de la ley 1450 de 2011, es necesario traer a colación lo preceptuado en dicha norma y analizarlo a la luz de la situación fáctica que nos ocupa, a saber:

“ARTÍCULO 46. Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

*(...) d) Literal modificado por el artículo 96 de la Ley 1450 de 2011. El nuevo texto es el siguiente:> en los casos **de incremento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada**, o cuando se compruebe que el equipo excede los límites permitidos sobre dimensiones, peso y carga (...)” (negrilla y subraya fuera de texto original).*

En ese sentido, la órbita de esta investigación se fundamentaba en la disposición transcrita considerando que la apertura de investigación se dio en razón a la disminución de una tarifa al considerar que la empresa de transporte pagó por debajo de los costos eficientes de operación SICE TAC.

Ahora bien, resulta imperioso esclarecer la interpretación del literal d) ibidem cuando refiere “*aumento o disminución de las tarifas de prestación de servicios no autorizada*”, pues describe tres supuestos de hecho, el primero, cuando se presente un **incremento de la tarifa**, el segundo, cuando ocurra una **disminución** de la misma y el tercero cuando, en ambos casos, el aumento o disminución **no se encuentre autorizado, esto es, que aun cuando pudiera encontrarse autorizado, no cuenta con ello para proceder al aumento o disminución de la respectiva tarifa.**

Bajo este entendido, es importante señalar por esta Dirección de Investigaciones, que el SICE TAC tiene por objetivo permitir que las autoridades competentes cumplan su función de garantizar la

²⁶ “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

²⁷ “(...) en el derecho administrativo sancionador el principio de legalidad exige que directamente el legislador establezca, como mínimo, los elementos básicos de la conducta típica que será sancionada, las remisiones normativas precisas cuando haya previsto un tipo en blanco o **los criterios por medio de los cuales se pueda determinar con claridad la conducta**, al igual que exige que en la ley se establezca también la sanción que será impuesta o, igualmente, los criterios para determinarla con claridad” - Sentencia del 18 de septiembre de 2014, radicación 2013- 00092. Cfr. Pg. 12

Por la cual se decide una investigación administrativa

competencia y no permitir al abuso de la posición dominante, estableciendo el pago de tarifas justas, monitoreando el mercado y tecnificando la operación del transporte de carga en Colombia. Así las cosas, el Ministerio de Transporte estableció el valor de los costos eficientes conformado por la estructura de costos “*variables, eficientes y otros costos*” los cuales son de acceso y conocimiento público a través de la página www.mintransporte.gov.co.

De esta manera, los Costos Eficientes de Operación se convierten en una limitante a la autonomía de la voluntad de las partes involucradas en la prestación del Servicio Público de Carga, por lo cual el artículo 2 del Decreto 2228 de 2013, Compilado por el Decreto 1079 de 2015, actúa como una norma imperativa que limita la libertad contractual, por cuanto no puede estar sujeta a la voluntad, al respecto la Corte Constitucional en sentencia T – 597 de 1995 estableció:

“Pero en las Leyes debe distinguirse con claridad entre aquellas de sus normas que son imperativas para sus destinatarios, es decir las que se imponen sin posibilidad de pacto o decisión en contra pues sus efectos deben producirse con independencia del querer de las personas, de las que tienen un carácter apenas supletorio de la voluntad de los sujetos a quienes se refieren, las cuales operan solamente a falta de decisión particular contraria, y también de las opcionales, esto es, las que permiten a los individuos escoger, según su deseo y conveniencias, entre dos o más posibilidades reguladas por la misma Ley en cuanto a los efectos de las opciones consagradas.”

De ahí se concluye que el pago por debajo de los Costos Eficientes de Operación no es potestativo ya que actúa como un aspecto de obligatorio cumplimiento, que de no darse, configura una infracción a las normas del transporte que atenta contra la política de control estatal en la actividad de transporte impidiendo la adecuada prestación del servicio en condiciones de calidad, oportunidad, eficiencia y seguridad.

De otro lado y en estricto cumplimiento del principio rector de Intervención del Estado previsto a través de la Ley 105 de 1993, en virtud del cual corresponde a éste la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte, así como del principio de libertad de empresa acogido por los preceptos rectores del transporte público, conforme al cual le corresponde al Gobierno establecer los lineamientos del transporte de carga para que éste se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia; postulados que se complementan en armonía con lo dispuesto en el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, la cual valga decir faculta al Gobierno Nacional en su condición rectora y orientadora del sector transporte para que formule las políticas y fije los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas en cada modo de transporte que, para el particular, aterrizan en la política de libertad vigilada y criterios de regulación de las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, correspondiendo al Régimen de Costos Eficientes de Operación en atención a los parámetros de operación más eficientes, respondiendo a los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia con base a la información de costos reportada y contenida en el SICE TAC.

Así las cosas, destaca esta autoridad administrativa, que al no poderse efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación establecidos en el SICETAC por parte de los sujetos que intervienen en la cadena de transporte, se evidencia una obligatoriedad de efectuar dichos emolumentos de conformidad con lo establecido en este sistema en las relaciones económicas que se generan en el sector transporte.

Finalmente, se puede establecer entonces que, (i) los costos eficientes de operación son una limitante a la autonomía de la voluntad para las partes en la operación de transporte de carga (ii) los costos eficientes de operación son los establecidos por la metodología adoptada por el Ministerio de Transporte, es decir el SICETAC y alimentada por las empresas generadoras de carga y empresas de transporte, a través del sistema de Registro de Despachos de Carga RNDC, (iii) los costos eficientes de operación son mínimos de obligatorio cumplimiento por parte de los actores de la cadena de transporte, y (iv) en ningún caso los actores de la cadena de transporte pueden pactar o efectuar pagos por debajo de los costos eficientes de operación establecidos en el SICETAC.

Por lo anterior, el Ministerio de Transporte ha establecido políticas y metodologías con el fin de armonizar las relaciones económicas para esta modalidad particularmente, y a través del sistema de costos

Por la cual se decide una investigación administrativa

eficientes de operación busca garantizar el reconocimiento del valor a pagar en condiciones justas que le permita al transportador la negociación con las empresas de transporte.

En tal sentido, en el marco de las relaciones económicas de los actores de carga no existe como tal la autorización para el aumento o la disminución de la tarifa o valor a pagar, de tal suerte que el piso mínimo por debajo del cual no se pueden efectuar pagos, se verá reflejado en el sistema de costos eficientes de operación definido bajo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte, con lo cual estos se convierten en una limitante a la autonomía de la voluntad de las partes involucradas en la prestación del servicio público de carga²⁸, conforme con la intención del artículo 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015, a tal punto que el pago por debajo de los costos de operación se encuentra proscrito para todos los supuestos y sin consideración a si su disminución habría sido o no autorizada para las respectivas operaciones de carga.

Es así como, el artículo 2.2.1.7.6.2 *lb.* establece para las empresas transportadoras la obligación de cancelar el valor a pagar conforme a los costos eficientes de operación y, en este sentido, no se evidencia una relación directa entre la conducta del literal d (aumento o disminución de tarifas no autorizado) y la obligación del artículo citado anteriormente (cancelar el valor a pagar), máxime cuando en ningún caso existe la posibilidad de que el pago por debajo de los costos de operación resultara autorizado, según quedó expuesto, con lo que se presenta ausencia de tipicidad de la conducta en los términos en que fue imputado el cargo en la apertura de la presente actuación.

En razón a lo expuesto, esta Dirección, con sujeción a los principios que orientan la función y actuación administrativa establecidos en el artículo 209 de la Carta Política, en concordancia con los fines del Estado consagrados en el artículo 2 de la Constitución Política, los cuales hacen referencia a la economía, imparcialidad, publicidad, celeridad, eficacia, entre otros; y en atención a la naturaleza de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, realizado por la empresa aquí investigada, a la luz de la sana crítica (razón, lógica y experiencia), del conjunto probatorio obrante en el expediente, considera pertinente la aplicación del principio y garantía del debido proceso, a través del cual se tiene que, no es posible fallar una investigación administrativa cuando no se garantiza el principio de congruencia y tipicidad en la formulación del cargo.

Así las cosas, se procederá a archivar la presente investigación administrativa.

SEPTIMO: 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”.

Al respecto, se procede a:

7.1. Archivar

Conforme la parte motiva de la presente Resolución **ARCHIVAR** el cargo único

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: DAR POR TERMINADA la investigación administrativa iniciada mediante Resolución No. 6466 del 16 de junio de 2020, contra la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **SAC LOGISTICA S.A.S.** con **NIT 901.177.272 - 5.**

²⁸ Ministerio de Transporte, radicado MT 20211340445011 del 06 de mayo de 2021 “Solicitud de Concepto – Costos Eficientes de Operación en virtud de lo que establece el Decreto 2228 de 2013 y demás normatividad vigente sobre la materia.”

Por la cual se decide una investigación administrativa

ARTÍCULO SEGUNDO: ARCHIVAR la investigación iniciada mediante Resolución No. 6466 del 16 de junio de 2020 en contra de la empresa Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga **SAC LOGISTICA S.A.S.** con **NIT 901.177.272 - 5.** de conformidad con la parte motiva del presente proveído.

ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Puertos y Transporte, al representante legal o quien haga sus veces de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **SAC LOGISTICA S.A.S.** con **NIT 901.177.272 - 5.**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

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 el Superintendente Delegado 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 en firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo archívese el expediente sin auto que lo ordene.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado
digitalmente por
OTALORA GUEVARA
HERNAN DARIO
Fecha: 2021.09.21
99:1123-05'00'

HERNÁN DARIO OTALORA GUEVARA

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

9758 DE 20/09/2021

Notificar:

SAC LOGISTICA S.A.S.

Representante Legal o quien haga sus veces
Dirección: Carrera 82 No.22 A – 04 Oficina 202
Bogotá, D.C
Correo electrónico: alejandrobo225@gmail.com

Redactor: Jonathan Uzgame
Revisor: Paola Alejandra Gualteros

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

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: SAC LOGISTICA S.A.S.
Nit: 901.177.272-5
Domicilio principal: Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 02977534
Fecha de matrícula: 25 de junio de 2018
Último año renovado: 2021
Fecha de renovación: 24 de marzo de 2021
Grupo NIIF: GRUPO III. Microempresas

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Calle 22 N 80 B 52 Piso 2
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: administrativo@saclogistica.com
Teléfono comercial 1: 3102363
Teléfono comercial 2: 3012710022
Teléfono comercial 3: 3046584008

Dirección para notificación judicial: Carrera 82 No. 22 A - 04
Oficina: 202

Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico de notificación: alejandrobo225@gmail.com
Teléfono para notificación 1: 3012710022
Teléfono para notificación 2: No reportó.
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica SI autorizó para recibir notificaciones personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Procesos y 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Constitución: Que por Documento Privado no. sin num de Asamblea de Accionistas del 8 de marzo de 2018, inscrita el 25 de junio de 2018 bajo el número 02352215 del libro IX, se constituyó la sociedad comercial denominada SAC LOGISTICA S.A.S..

REFORMAS ESPECIALES

Que por Acta No. 02 de la Asamblea de Accionistas del 15 de junio de 2018, inscrita el 25 de junio de 2018 bajo el número 02352215 del libro IX, la sociedad de la referencia inscrita previamente en la Cámara de Comercio del Sur y Oriente de Cartagena (Bolívar) el 25 de abril de 2018 bajo el número 139.792 del libro IX, trasladó su

domicilio de la ciudad de: Cartagena (Bolívar) a la ciudad de: Bogotá D.C.

TÉRMINO DE DURACIÓN

Duración: Que la sociedad no se halla disuelta, y su duración es indefinida.

HABILITACIÓN TRANSPORTE DE CARGA

Que mediante inscripción No. 02352740 de fecha 27 de junio de 2018 del libro IX, se registró el acto administrativo no. 105 de fecha 25 de mayo de 2018 expedido por Ministerio de Transporte, que lo habilita para prestar el servicio público de transporte automotor en la modalidad de carga.

Que mediante Inscripción No. 02352740 de fecha 27 de junio de 2018 del libro IX, de la sociedad de la referencia, se registró la Resolución No. 105 del Ministerio de Transporte de fecha 25 de mayo de 2018, que lo habilita para prestar el servicio público de transporte automotor en la modalidad de carga.

OBJETO SOCIAL

Objeto Social: La sociedad podrá realizar cualquier actividad comercial o civil lícita en especial todas las actividades relacionadas con el transporte de todo tipo de carga por vía terrestre dentro del territorio nacional o internacional con vehículos propios y/o de terceros, transporte de vehículos nuevos y usados, transporte de equipos, transporte de petróleo crudo y sus derivados incluyendo el transporte de combustibles. En desarrollo del objeto social podrá a) Adquirir a cualquier título, propiedades muebles o inmuebles y constituir sobre ellos contratos de arrendamiento, hipotecas, servidumbres y similares; b) Ejercer la representación de empresas o entidades tanto nacionales como extranjeras; c) Celebrar contratos de transporte y demás relacionados en las actividades atrás indicadas; d) Ofrecer, cotizar y participar en licitaciones públicas o privadas en todos los negocios relacionados con las actividades atrás indicadas; e) Asociarse, hacer acuerdos con otras empresas similares; f) Adquirir y enajenar toda clase de bienes muebles o inmuebles, corporales o ;incorporarles, dar en prenda, hipotecar o gravar sus bienes, dar y tomar dinero en mutuo sin que ello constituya actividades financieras; g) Constituir, aceptar y títulos valores de orden crediticio como letras, pagarés, cheques y abrir, mover y cuentas bancarias o de ahorros y celebrar con los establecimientos financieros o toda clase de operaciones; l) Celebrar el contrato de mandato en sus distintas modalidades ser y hacerse parte de cualquier tipo de sociedades. J). En general, la sociedad podrá llevar- cabo todas las operaciones lícitas de cualquier naturaleza que ellas fueren con plena que le resulten útiles, sin observar limitaciones propias de su objeto determinado conformidad con el numeral 50 del Artículo 5° de la Ley 1258 de 2008.

CAPITAL

Capital:

**** Capital Autorizado ****

Valor : \$800,000,000.00
No. de acciones : 80,000.00
Valor nominal : \$10,000.00

**** Capital Suscrito ****

Valor : \$800,000,000.00
No. de acciones : 80,000.00
Valor nominal : \$10,000.00

**** Capital Pagado ****

Valor : \$800,000,000.00
No. de acciones : 80,000.00
Valor nominal : \$10,000.00

REPRESENTACIÓN LEGAL

Representación Legal: La sociedad tendrá un gerente quien será el representante legal de la sociedad.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

Facultades del Representante Legal: El Gerente llevará la representación legal de la sociedad y ejercerá todas las funciones propias de la naturaleza de su cargo con las restricciones y limitaciones que se indican más adelante y, en especial, las siguientes: 1) Representar a la sociedad ante los accionistas, ante terceros y ante toda clase de autoridades del orden administrativo y jurisdiccional; 2) Ejecutar todos los actos u operaciones correspondientes al objeto social, de conformidad con lo previsto en las leyes y en estos estatutos; 3) Autorizar con su firma todos los documentos públicos o privados que deban otorgar actividades sociales o en interés de la sociedad; 4) Presentar a la Asamblea General de Accionistas, en sus reuniones ordinarias un inventario y el balance de fin de ejercicio, junto con un informe escrito sobre la situación de la sociedad, previa aprobación por parte de la Junta Directiva; 5) Con excepción de los cargos cuya creación corresponda a la Asamblea y/o Junta Directiva, crear los demás empleos que se requieran para el buen funcionamiento de la sociedad; 6) Nombrar y remover los empleados de la sociedad que sean de su competencia; 7) Tomar todas las medidas que adopte la Junta Directiva para que reclame la conservación de los bienes sociales, ejercer la vigilancia de los empleados administrativos e impartir las órdenes e instrucciones que exija la buena marcha de la empresa; 8) Convocar a la Asamblea de Accionistas a reuniones Extraordinarias cuando lo juzgue conveniente o necesario y, hacer las convocatorias del caso cuando lo ordenen los estatutos, la Junta Directiva o el revisor fiscal de la sociedad si está provisto este cargo; 9) Convocar la Junta Directiva, cuando lo considere necesario o conveniente y mantenerla informada del curso de los negocios sociales; 10) Cumplir las órdenes e instrucciones que le imparta la Asamblea General de Accionista o la Junta Directiva; 11) Cumplir o hacer que se cumplan oportunamente todos los requisitos o exigencias legales que se relacionen con el funcionamiento y actividades de la sociedad; 12) Otorgar a nombre de la sociedad, las fianzas o garantías que exijan las entidades de impuestos de cualquier orden o las que exijan las autoridades del Ministerio de Relaciones Exteriores para que funcionarios nacionales o extranjeros

que laboren con la sociedad puedan ingresar o salir de Colombia; 13) Requerirá la autorización de la Junta Directiva y/o Asamblea para la realización de actos o contratos por una cuantía superior a la suma equivalente a cien salarios mínimos mensuales vigentes (100 smlmv) a la fecha del respectivo acto o contrato o para la enajenación de cualquier tipo de bienes inmuebles de la sociedad o para el gravamen de cualquier tipo de bienes de la sociedad y; 14) Cualquiera otra función indispensable para el correcto empleo de los bienes sociales y el normal funcionamiento y desarrollo de la sociedad de acuerdo a lo señalado en estos estatutos y que no sean competencia ni de la asamblea y/o Junta Directiva

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

**** Nombramientos ****

Que por Acta no. 07 de Junta Directiva del 14 de agosto de 2019, inscrita el 5 de septiembre de 2019 bajo el número 02503243 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
REPRESENTANTE LEGAL BUITRAGO SERRANO LUIS ALEJANDRO	C.C. 000000080181148

Que por Documento Privado no. sin num de Asamblea de Accionistas del 8 de marzo de 2018, inscrita el 25 de junio de 2018 bajo el número 02352215 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
REPRESENTANTE LEGAL SUPLENTE BUITRAGO SERRANO SANDRA PATRICIA	C.C. 000000039776141

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

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

Que por Acta no. 06 de Asamblea de Accionistas del 25 de enero de 2019, inscrita el 3 de septiembre de 2019 bajo el número 02502065 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
PRIMER RENGLON BUITRAGO SERRANO LUIS ALEJANDRO	C.C. 000000080181148
SEGUNDO RENGLON LARA OSORIO CAROLINA	C.C. 000000031426704
TERCER RENGLON BUITRAGO SERRANO SANDRA PATRICIA	C.C. 000000039776141

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

Que por Acta no. 06 de Asamblea de Accionistas del 25 de enero de 2019, inscrita el 3 de septiembre de 2019 bajo el número 02502065 del libro IX, fue (ron) nombrado (s):

Nombre	Identificación
PRIMER RENGLON MAYORGA BUITRAGO FELIPE	C.C. 000001018502481

REFORMAS DE ESTATUTOS

Reformas:

Documento No.	Fecha	Origen	Fecha	No.Insc.
02	2018/06/15	Asamblea de Accionist	2018/06/25	02352215
6	2019/01/25	Asamblea de Accionist	2019/03/26	02439379

CERTIFICAS ESPECIALES

Los actos certificados y que fueron inscritos con fecha anterior al 25 de junio de 2018, fueron inscritos previamente por otra Cámara de Comercio. Lo anterior de acuerdo a lo establecido por el Numeral 1.7.1 de la Circular Única de la Superintendencia de Industria y Comercio.

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

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

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

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

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 4923

TAMAÑO EMPRESARIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es Pequeña

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria \$ 1.565.525.257

Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el período - CIIU : 4923

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

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

Los siguientes datos sobre Planeación son informativos: Fecha de envío de información a Planeación : 20 de abril de 2021. \n \n Señor empresario, si su empresa tiene activos inferiores a 30.000 SMLMV y una planta de personal de menos de 200 trabajadores, usted tiene

derecho a recibir un descuento en el pago de los parafiscales de 75% en el primer año de constitución de su empresa, de 50% en el segundo año y de 25% en el tercer año. Ley 590 de 2000 y Decreto 525 de 2009. Recuerde ingresar a www.supersociedades.gov.co para verificar si su empresa está obligada a remitir estados financieros. Evite sanciones.

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

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

Este certificado fue generado electrónicamente con firma digital y cuenta con plena validez jurídica conforme a la Ley 527 de 1999.

Firma mecánica de conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la autorización impartida por la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio del 18 de noviembre de 1996.

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