

Bogotá, 11/13/2021

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: 20215330847711

Fecha: 11/13/2021

Señores

Transporte Bolivariano Ltda

Calle 4 No 30 351 Apartamento A
Barranquilla, Atlantico

Asunto: 11364 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) 11364 de 10/15/2021 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.



Carolina Barrada Cristancho

Coordinadora (E) Grupo de Notificaciones

Proyectó: Adriana Rocio Capera Amorocho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 11364 DE 15/10/2021

“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 105 de 1993, Ley 336 de 1996, la Ley 1437 de 2011, la Ley 1564 de 2012, el Decreto 2409 de 2018 y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante Resolución No. 6442 del 05 de junio de 2020, la Superintendencia de Transporte abrió investigación administrativa y formuló pliego de cargos¹ en contra la empresa de transporte público terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**.

SEGUNDO: La resolución de apertura fue notificada por publicación de aviso web de la entidad, el cual fue fijado el 20 de mayo de 2021, desfijado el día 27 de mayo de 2021 y notificado el 28 de mayo de 2021².

2.1. En la Resolución de apertura se imputaron los siguientes cargos:

“ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS contra la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. “EN LIQUIDACIÓN”** con **NIT 802024173 - 9**, por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en el literal (c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.7.5.3., los literales b) y c) del numeral 1) del artículo 2.2.1.7.6.9., y el artículo 11 de la Resolución 0377 de fecha 15 de febrero de 2013, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. “EN LIQUIDACIÓN”** con **NIT 802024173 - 9**, por la presunta vulneración a la disposición contenida en el artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 17 de la Ley 1383 de 2010, modificado por el párrafo 3 del artículo 204 del Decreto 19 de 2012, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo.

ARTÍCULO TERCERO: ABRIR INVESTIGACIÓN y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. “EN LIQUIDACIÓN”** con **NIT 802024173 - 9**, por la presunta vulneración a la disposición contenida en el literal

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 <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/resoluciones-notificadas-por-aviso-web/resoluciones-notificadas-por-aviso-web-mayo-2021/>

Por la cual se decide una investigación administrativa

b) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva de este acto administrativo.”

2.2. Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO OCTAVO** de la Resolución No. 6442 del 05 de junio de 2020, se ordenó publicar el contenido de la misma. 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, la Investigada 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, término que para el presente caso culminó el día 22 de junio de 2021. Así las cosas, una vez revisado el sistema de gestión documental se evidencia que la Investigada no allegó descargos al proceso.

CUARTO: Que mediante Resolución No. 8173 del 10 de agosto de 2021, esta Dirección ordenó la apertura del periodo probatorio, el cierre del mismo y correr traslado para alegar de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio que nos ocupa.

4.1. Frente a las pruebas que integran el expediente:

“ARTÍCULO SEGUNDO: ORDENAR que se tenga como prueba, con el valor probatorio que le corresponda, las que integran el expediente”

QUINTO: El referido auto fue comunicado el día 17 de septiembre de 2021³, y en él se otorgó un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, término que culminó el día 01 de octubre de 2021. Una vez revisado el sistema de gestión documental se evidencia que la Investigada no allegó los respectivos alegatos de conclusión al proceso.

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

6.1 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.

De otra parte, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la SuperTransporte (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte, establecida en la ley 105 de 1993 excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las

³ Conforme publicación de aviso web en <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/resoluciones-notificadas-por-aviso-web/resoluciones-notificadas-por-aviso-web-agosto-2021/>

⁴ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

⁵ Al 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

funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales.

Así mismo, se previó que “[l]as investigaciones que hayan iniciado en vigencia del decreto 1016 de 2000, los artículos 41,43, y 44 del decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron”.

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.

6.2 Regularidad del procedimiento administrativo

6.2.1 Oficiosidad

Resulta relevante en el caso señalar que la oficiosidad es la potestad que tiene el Juez, en la Impulsión y Dirección del proceso, debiendo éste tomar las medidas pertinentes para que las partes observen las formas establecidas por la Ley, y disponiendo este de los medios necesarios para la búsqueda de la verdad, incluso sin el requerimiento de las partes.

De igual manera se hace necesario tener en cuenta que en desarrollo del postulado constitucional de la efectividad de los derechos fundamentales, el juez ha de guiar el proceso a la luz del principio de oficiosidad. En tal virtud, el juez está obligado a asumir un papel activo, de impulso del proceso, con el fin de dilucidar si realmente existe la violación o la amenaza de los derechos que el peticionario invocó, o de otros, y además debe considerar si las pruebas pedidas son suficientes para resolver, y si los hechos expuestos constituyen un conjunto completo, o si, por el contrario, son tan inconexos y aislados que exijan complemento informativo suficiente para que el fallador pueda formarse cabal concepto acerca del asunto objeto de su examen.

Dentro de la Administración, el Derecho Sancionador tiene como finalidad mantener el orden del sistema y reprimir por medios coactivos, aquellas conductas contrarias a las políticas del ente estatal, por lo cual pueden imponerse sanciones a quienes incurran en la inobservancia de las acciones u omisiones que le son impuestas por el ordenamiento normativo administrativo, o el que sea aplicable por la Administración Pública en cada caso.

El procedimiento administrativo sancionador es por completo escrito, lo cual hace necesario la conformación de un expediente donde se constaten todas las actuaciones realizadas tanto por la Administración como por el sujeto investigado y mediante el cual se pueda comprobar la existencia o no del hecho atribuido, a fin de determinar la responsabilidad correspondiente.

En el caso que nos ocupa este Despacho observa que no fue necesario decretar pruebas de oficio, toda vez que las pruebas obraban en el expediente. Por lo anterior cabe resaltar lo siguiente: “Los términos procesales “constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia”. Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes.”⁷

6.2.2. 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 2019.⁸ Atendiendo las

⁷ Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

⁸ 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.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.⁹

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:¹⁰

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.¹¹ Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.¹²⁻¹³

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.¹⁴

(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.¹⁵

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.¹⁶

(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.¹⁷

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que respecto de los cargos, la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura se estructuraron con fundamento en normas de rango

⁹ “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

¹⁰ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**”. (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹¹ “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

¹² “(...) 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

¹³ “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

¹⁴ “(...) 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

¹⁵ “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

¹⁶ Cfr. Pp. 19 a 21

¹⁷ “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

Por la cual se decide una investigación administrativa

legal¹⁸. 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.¹⁹

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.²⁰

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²¹ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.²²

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.

SÉPTIMO: 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:²³

7.1 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”.²⁴

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

7.2 Marco normativo

A continuación, se procede a exponer las disposiciones que fueron imputadas al Investigado en la Resolución de apertura, así como su contenido normativo.

“(…) 13.2. imputación.

“CARGO PRIMERO: *Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y en particular en lo dispuesto en el considerado 12.1., se evidencia que la empresa **TRANSPORTE BOLIVARIANO LIMITADA EN LIQUIDACIÓN (TRANSBOL LTDA).** con **NIT 802024173 - 9**, presuntamente incumplió la obligación de*

¹⁸ Ibidem

¹⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012

²⁰ **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)

²¹ 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- 23-24-000-2000-0665-01

²² Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

²³ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

²⁴ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1.

Por la cual se decide una investigación administrativa

suministrar información legalmente solicitada al no expedir, y remitir en línea y en tiempo real, los manifiestos electrónicos de carga y remesas a la plataforma del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) de las operaciones de transporte realizadas durante diciembre de 2018 a junio de 2020.

Con fundamento en lo descrito anteriormente la empresa presuntamente transgrede lo dispuesto en el literal (c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.7.5.3, literal b) y c) del artículo 2.2.1.7.6.9 del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 11 de la Resolución 0377 de fecha 15 de febrero de 2013.

El referido literal c) 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: (...)

c. En caso de que el sujeto no suministre la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

Así mismo, los artículos 2.2.1.7.5.3 y 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015 señalan:

“Artículo 2.2.1.7.5.3. Manifiesto electrónico de carga. La empresa de transporte deberá expedir y remitir al Ministerio de Transporte, en los términos y condiciones que establezca éste, el manifiesto electrónico de carga, elaborado de manera completa y fidedigna. El Ministerio de Transporte es la autoridad competente para diseñar el formato único de manifiesto electrónico de carga, la ficha técnica para su elaboración y los mecanismos de control correspondientes, de manera que se garantice el manejo integral de la información en él contenida. (...)

“Artículo 2.2.1.7.6.9 del Decreto 1079 de 2015 “Obligaciones (...) En virtud del presente Decreto, el Generador de la Carga y la empresa de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

1. Las empresas de transporte (...)

b). Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte;

c- Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina”.

Por último, el artículo 11 de la Resolución No. 0377 de 2013 estipula:

“Artículo 11: A partir del 15 de marzo de 2013, las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, utilizarán de forma obligatoria la herramienta del Registro Nacional de Despachos

de Carga a través de la página de internet <http://rmdc.mintransporte.gov.co/>, o a través de la interfaz para el intercambio de datos vía web services.

PARÁGRAFO 1o. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga que reportan la información de manifiesto de carga a través del protocolo de transferencia de datos FTP, solamente podrán reportar la información hasta el 14 de marzo de 2013”. (...)

Sobre la conducta en cuestión se señala según 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:

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

CARGO SEGUNDO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y en particular de lo expuesto en el considerando 12.2., se evidencia que la empresa **TRANSPORTE BOLIVARIANO LIMITADA EN LIQUIDACIÓN (TRANSBOL LTDA)**, con **NIT 802024173 - 9**, presuntamente incumplió con su obligación de enviar los programas de control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores a través de la plataforma VIGIA, comprendido entre diciembre de 2018 y junio de 2020.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Con fundamento en lo descrito anteriormente es posible concluir que el comportamiento de la sociedad presuntamente constituye una transgresión a lo dispuesto en el párrafo 3° del artículo 93 de la Ley 769 de 2002.

El referido párrafo 3° de la Ley de 2002, establece lo siguiente:

“Artículo 93. Control de infracciones de conductores. (...)

Parágrafo 3.

Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte.

Sobre la conducta en cuestión se señala que, según el párrafo 3° de la Ley 769 de 2002, sanción de multa, tal y como se establece a continuación;

Artículo 93. Control de infracciones de conductores (...)

Parágrafo 3:

Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv).”

CARGO TERCERO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y en particular lo dispuesto en el considerando 12.3., se evidencia que la empresa **TRANSPORTE BOLIVARIANO LIMITADA EN LIQUIDACIÓN (TRANSBOL LTDA)**, con **NIT 802024173 - 9**, presuntamente estaría incurriendo en una cesación injustificada de actividades, al no expedir y remitir los manifiestos de carga y remesas a través del RNDP y no enviar mensualmente la información requerida por esta superintendencia a través de la plataforma VIGIA durante el periodo comprendido entre diciembre de 2018 a junio de 2020.

Con fundamento en lo descrito anteriormente es posible concluir que el comportamiento de la sociedad presuntamente transgrede la conducta descrita en el literal b) del artículo 48 de la ley 336 de 1996. El referido Literal b) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, establece lo siguiente: :

“Artículo 48: La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos: (...)

b) “Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios por parte de la empresa transportadora” Sobre la conducta en cuestión se señala según el artículo 48 de la Ley 336 de 1996 que, la sanción correspondiente es de cancelación de la habilitación, tal como se establece a continuación:

“Artículo 48: La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos: (...)

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

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 considerado 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”.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.

7.2.2. 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”.

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”. 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.”

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”.

Por la cual se decide una investigación administrativa

(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.”

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. 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”.

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”.

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.

7.3 El caso concreto

Se previó en la ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) 2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción. 3. Las normas infringidas con los hechos probados. (...)”.²⁵

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba²⁶ conforme al cual “no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso”,²⁷ el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.²⁸

7.3.1. Respecto del cargo primero por presuntamente incumplir la obligación de suministrar la información solicitada al no expedir y remitir en línea y en tiempo real, la información de los manifiestos electrónicos de carga a la plataforma del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) correspondiente a las operaciones de despachos de carga realizadas durante diciembre de 2018 a junio de 2020.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no expedir y remitir en línea y tiempo real a través del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) la información de los manifiestos electrónicos de carga, correspondiente a las operaciones de despachos de carga realizadas durante el 01 diciembre de 2018 a 01 junio de 2020, infringiendo lo establecido en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.7.5.3., literales b) y c) del numeral 1) del artículo 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015 y artículo 11 de la Resolución 377 de 2013, del cual se extraen los siguientes supuestos de hecho.

- (i) Suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada**
- (ii) Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte**
- (iii) Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina**
- (iv) Las empresas de transporte de servicio público de transporte terrestre automotor de carga utilizaran de forma obligatoria el Registro Nacional de Despachos de Carga**

²⁵ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.

²⁶ “Artículo 164. Necesidad de la Prueba. Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho.” Cfr. Código General del Proceso artículo 164.

²⁷ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. *Manual de Derecho Probatorio*. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

²⁸ “Artículo 176. Apreciación de las Pruebas. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos.” Cfr. Código General del Proceso artículo 176.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Es menester mencionar la relevancia del objeto y el concepto de la herramienta del Registro Nacional de Despachos de Carga, la cual se define como el “sistema de información que permite recibir, validar y transmitir la información generada en las operaciones de Servicio Público de Transporte de Carga por Carretera, de esta manera el Ministerio de Transporte cuenta con un instrumento idóneo para garantizar la transparencia y la formalidad que requiere el país y los actores del sector que prestan el Servicio Público de Transporte de Carga. Este instrumento es un elemento crucial de la política de transporte pues equilibra los intereses de los distintos actores del proceso. El RNDC, es el medio para registrar los datos de la actividad transportadora de carga terrestre, y además evidencia la evolución de la información de esta operación. Informa a las entidades del Estado encabezadas por el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte, a fin de que puedan ejercer sus actividades de control y planificación”²⁹.

Como se puede observar el RNDC es un instrumento de trascendental importancia en el desarrollo de la actividad del transporte, ya que permite un mayor control no solo en las relaciones económicas de las partes intervinientes en la misma, sino también en la inspección, control y vigilancia por parte de las distintas entidades del estado en virtud del monitoreo y cumplimiento de la política de libertad vigilada, la adecuada prestación del servicio en condiciones de calidad oportunidad y seguridad, esto en desarrollo de la función de policía administrativa que les es propia y cuya finalidad se materializa en la regulación del orden social frente a posibles acciones que pongan en peligro distintos bienes jurídicos, permitiendo la materialización del control sobre la información de las empresas de transporte, la configuración de los vehículos utilizados para el transporte de carga, los recorridos entre el origen y el destino y el correspondiente valor a pagar, que puede afectar directamente aquellos actores involucrados en el desarrollo del servicio público de transporte.

Con fundamento en lo anterior, este Despacho concluye que el Investigado no infringió lo establecido en en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.7.5.3., literales b) y c) del numeral 1) del artículo 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015 y artículo 11 de la Resolución 377 de 2013, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) Conforme a los resultados de la auditoría interna practicada a la Dirección Territorial del Atlántico del Ministerio de Transporte, se solicitó por parte de esta a la Superintendencia de Transporte *“realizar diligencias de vigilancia y control a las empresas relacionadas en listado adjunto, las cuales registran inconsistencias en el Registro Nacional de Despacho de Carga y/o cesación de actividades de los servicios (...)”*
- (ii) El día 02 de junio de 2020, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte realizó la consulta en la página web del RNDC en el módulo de *“manifiestos de carga”*, en la cual se utilizó como criterios de búsqueda (i) código 1255 que identifica a la empresa investigada (ii) periodo a consultar 01/12/2018 a 02/06/2020.
- (iii) De la citada inspección virtual, se logró determinar que la empresa investigada no presenta información para el periodo consultado, esto es, que presuntamente no había expedido y remitido en línea y en tiempo real la información de los manifiestos de carga a la plataforma del RNDC.
- (iv) La Supertransporte en aras de garantizar el derecho a la defensa a la empresa investigada, corrió traslado para que presentara escrito contra el cargo formulado, como para alegar de conclusión, sin embargo, la empresa no ejerció el derecho que le asiste, razón por la cual, se tomaran como únicas pruebas las obrantes en el plenario, por lo que se concluye que no fue desvirtuado el acervo probatorio obrante en el expediente.

Así las cosas, se realizó la consulta a la plataforma tecnológica RNDC, en el que se pudo corroborar que la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, no se encuentra cumpliendo con las obligaciones propias derivadas de la habilitación concedida mediante Resolución No. 64 de fecha 28 de

²⁹ Ministerio de Transporte, Registro Nacional de Despacho de Carga RNDC / Manual de Usuario Web V2.0.docx

Por la cual se decide una investigación administrativa

julio de 2004, circunstancia que permite establecer que la misma no se encuentra prestando el servicio público de transporte.

Por lo tanto, se considera que el no prestar el referido servicio público de transporte de carga en los términos y condiciones establecidas en la habilitación para el ejercicio de la actividad transportadora, concluye en una imposibilidad fáctica de cumplir con la obligación contenida en el ordenamiento jurídico, al exigir a una empresa que no está en funcionamiento que expida y remita a través del RNDC los manifiestos electrónicos de carga.

En consecuencia, este Despacho considera procedente, conforme a los planteamientos argüidos, resolver favorablemente de la conducta endilgada en el presente cargo a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, al concluir que la sociedad no se encuentra desarrollando operaciones de transporte de carga y en consecuencia no se genera la obligación de expedición y reporte de los manifiestos de carga ante la plataforma del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC.

Conforme lo expuesto, esta Superintendencia **EXONERA** de responsabilidad a la empresa investigada frente al **CARGO PRIMERO**.

7.3.2 Respecto del cargo segundo por presuntamente incumplir la obligación de enviar los programas de control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores a través de la plataforma VIGÍA.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no enviar los programas de control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores a través de la plataforma VIGIA, teniendo en cuenta, que realizada la consulta al aplicativo por parte de esta Dirección, se evidenció que la empresa no estaba registrada, infringiendo lo establecido en lo señalado en el parágrafo 3 del artículo 93 de la ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 019 de 2012, cumpliendo con los siguientes supuestos de hecho:

(i) Enviar mensualmente el Programa de Control y Seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio a la “Superintendencia de Puertos y Transporte”. (Sic)

Para el análisis del presente caso, es necesario recordar al investigado que la actividad de conducir vehículos automotores se ha considerado como una actividad riesgosa, que rompe el equilibrio que debe existir entre los asociados y que como tal coloca per se a la comunidad “*ante inminente peligro de recibir lesión*”. Es por ello, que, en garantía de la seguridad, como principio fundamental del transporte, se estableció como obligación para las empresas implementar un programa de control y seguimiento a las infracciones de tránsito de los conductores de los equipos a través de los cuales se realizan las operaciones de transporte, con el fin de mitigar y prevenir el riesgo.

Por lo tanto, el carácter riesgoso justifica que esta actividad pueda ser regulada de manera intensa por el Legislador, quien puede señalar reglas y requisitos destinados a proteger la integridad de las personas y los bienes. Por ello, la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010, a su vez modificada por el Decreto 019 de 2012, establece:

“ARTICULO 204. CONTROL DE INFRACCIONES DE CONDUCTORES.

El artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 17 de la Ley 1383 de 2010, quedará así:

Artículo 93. Control de Infracciones de Conductores.

“Parágrafo 3º. Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán

Por la cual se decide una investigación administrativa

sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien salarios mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv)."

De la misma manera, la Superintendencia de Tránsito y Transporte Terrestre en ejercicio de las funciones de Vigilancia, Inspección y Control asignadas en virtud al Decreto 2409 de 2018, a través de la Circular Externa N° 014 del 15 de julio de 2014 y subrogada por la Resolución No. 15681 de fecha 03 de mayo de 2017, recordó a las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor en las distintas modalidades dar estricto cumplimiento a las obligaciones previstas en la normatividad arriba aludida, señalando además que:

(i) "Las empresas de transporte de pasajeros por carretera, carga, especial y mixto, que a partir del veintiocho (28) de julio del presente año, se habilitará el sistema VIGIA de esta Superintendencia, para empezar a ingresar la información de los registros relacionados con el Programa de Control y Seguimiento a las Infracciones de Tránsito se los Conductores."

(ii) "Las empresas deberán estar sujetos a ingresar la totalidad de la información en forma mensual es decir la correspondiente al mes de julio, se recibirá hasta el diez (10) de agosto del presente año y así sucesivamente cada mes, el cual se deberá enviar durante los primeros diez (10) días, la información del mes anterior."

En este sentir, es de señalar que la norma contempla dos obligaciones, la primera es establecer un programa de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores y la segunda es reportar dicha información a través del Sistema Nacional de Supervisión VIGIA, dentro del término establecido para ello.

Cabe resaltar que, la obligación de reporte persiste aun cuando las empresas de transporte presten el servicio en el radio de acción, nacional, intermunicipal y/o municipal; se cometan o no infracciones de tránsito por parte de los conductores vinculados a la empresa, o aun cuando ésta no se encuentre realizando operaciones de transporte. Esto último, atiende al marco de la diligencia que es esperable de las empresas de transporte de carga en su rol de profesionales en el ramo y, concretamente, de la actividad que se desarrolla, la cual se encuentra enmarcada como un servicio público.

Así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el parágrafo 3 del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 019 de 2012, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) En la Resolución de Apertura No. 6442 del 05 de junio de 2020, se registró en el numeral 12.2 del acto administrativo, que una vez consultado el aplicativo "VIGIA", se evidenció que la empresa no se ha registrado en la plataforma VIGIA, razón por la cual, se pudo establecer que presuntamente la investigada incumplió con la obligación de enviar los programas de control y seguimiento a las infracciones de tránsito.
- (ii) La Supertransporte en aras de garantizar el derecho a la defensa a la empresa investigada, corrió traslado para que presentara alegatos de conclusión, sin embargo, la empresa no ejerció el derecho que le asiste, razón por la cual, se tomaran como únicas pruebas las obrantes en el plenario, con lo que se concluye que no fue desvirtuado el acervo probatorio obrante en el expediente.

De conformidad con lo anterior, el 02 de junio de 2020, se consultó en la plataforma Sistema Nacional de Supervisión al Transporte -VIGIA- ingresando a través de la página web <http://vigia.supertransporte.gov.co/> en el módulo de "vigilado", en la que se evidenció que la empresa aún no ha realizado el registro en el aplicativo, tal como se demuestra a continuación:

Por la cual se decide una investigación administrativa



Imagen No. 1 Consulta ST realizada al link <http://vigia.supertransporte.gov.co> modulo vigilado de los resultados de los módulos creados en el aplicativo VIGIA.

En este sentir, es de señalar que la norma contempla dos conductas, la primera es establecer un programa de seguimiento de infracciones de los conductores, la segunda es reportar esa información en el Sistema Nacional de Supervisión VIGIA dentro del término establecido para ello. Para el cumplimiento de esta segunda conducta, la empresa debe registrarse en el Módulo indicado en el Sistema VIGIA de conformidad con la circular 014 de 2014 subrogado por la Resolución 15681 del 2017.

Por otra parte, la norma preside que el sujeto para el cual se encuentra dirigido la obligación de establecer y reportar el Programa de Control y Seguimiento a las Infracciones, es para toda empresa de transporte público terrestre automotor, sin importar su modalidad. Cabe agregar, que la empresa Investigada, mediante Resolución No. 64 de fecha 28 de julio de 2004 expedida por el Ministerio de Transporte, fue habilitada para operar en la modalidad de Carga, es por ello, que tiene la obligación de reportar mensualmente la información al programa de Control y Seguimiento a las infracciones de tránsito de sus conductores.

Con base en todo lo anterior, este Despacho encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte del Investigado, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

7.3.3 Respecto del cargo tercero por presuntamente estar incurriendo en una cesación injustificada de actividades

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente incurrir en una cesación injustificada de actividades, infringiendo lo establecido en el artículo 48 literal b) de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que hay lugar a la cancelación de las licencias, registros habilitaciones o permisos de operación de las empresas cumpliendo con los siguientes supuestos de hecho:

(i) injustificada cesación de actividades o de los servicios autorizados por parte de la empresa transportadora

Sobre el particular, se pone de presente a la investigada que el transporte “Es una actividad indispensable para la vida en sociedad y en particular para las relaciones económicas, que conlleva movilizar personas o cosas de un lugar a otro, mediante diferentes medios. Dichos traslados pueden efectuarse dentro del marco de las relaciones privadas, bajo el amparo de la libertad de locomoción (art. 24 Const.), o ejerciendo actividades económicas dirigidas a obtener beneficios por la prestación del servicio (art. 333)³⁰”. Actividad que tiene unas características esenciales y fundamentales, tales como:

“(…) 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

³⁰ Corte Constitucional, Sentencia C-033/14 M.P. NILSON PINILLA PINILLA

Por la cual se decide una investigación administrativa

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. (...)³¹

Ahora bien, es importante resaltar que la habilitación otorgada por el Ministerio de Transporte, debe entenderse como el requisito sine qua non para realizar operaciones enmarcadas dentro del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, el cual debe operar de forma eficiente, segura, oportuna y económica, cumpliendo con los principios rectores del transporte como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, de esta manera la habilitación de transporte público en la modalidad de carga debe ejecutarse conforme a los principios, términos y condiciones que la autoridad correspondiente imponga, entre estos "la garantía de su prestación la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida"³², so pena de configurarse una cancelación de la misma; pues tal como lo ha dicho la Corte Constitucional:

(...) No puede considerarse que el otorgamiento de licencias de funcionamiento para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores de dicho servicio, entendiendo como tales — lo ha dicho la Corte — aquellos que “se entienden incorporados válidamente y definitivamente o pertenecen al patrimonio de una persona. Se trata simplemente de derechos temporales de operación, sujetos a las nuevas condiciones y modificaciones que se deriven de la regulación legal y reglamentaria, que busca, en todo caso, coordinarlos con los derechos e intereses de la comunidad” (Sentencia C- 043 de 1998 M.P. Vladimiro Naranjo Mesa)

Lo anterior encuentra respaldo constitucional en los principios fundamentales y fines esenciales del Estado, como lo son la prevalencia del interés general y el bienestar y mejoramiento de la calidad de vida de la población (Arts. 1°, 2°, y 366 de la Constitución Política de Colombia)

Teniendo como fundamento la consulta realizada en la plataforma del RNDC y VIGIA a través de las cuales se determinó que el investigado presuntamente se encuentra en una injustificada cesación de actividades, para el análisis correspondiente, este Despacho concluye que el Investigado incurrió en la conducta del literal b) del artículo 48 de la ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) Conforme a los resultados de la auditoría interna practicada a la Dirección Territorial del Atlántico del Ministerio de Transporte, se solicitó por parte de esta a la Superintendencia de Transporte “realizar diligencias de vigilancia y control a las empresas relacionadas en listado adjunto, las cuales registran inconsistencias en el Registro Nacional de Despacho de Carga y/o cesación de actividades de los servicios (...)
- (ii) El día 02 de junio de 2020, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte realizó la consulta en la página web del RNDC en el módulo de “manifiestos de carga”, en la cual se utilizó como criterios de búsqueda (i) código 1255 que identifica a la empresa investigada (ii) periodo a consultar 01/12/2018 a 02/06/2020, es decir, que la empresa no presenta información registrada a través Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC para las vigencias 2018 a 2020.
- (iii) Una vez verificado el aplicativo VIGIA, se logró determinar que a la fecha del presente acto administrativo, la empresa aún no se encuentra registrado en la citada plataforma y, como consecuencia no realiza las entregas correspondientes, al control de infracciones de tránsito.

³¹ Ibidem

³² Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, en concepto de mayo de 2006.

Por la cual se decide una investigación administrativa

- (iv) La Supertransporte en aras de garantizar el derecho a la defensa a la empresa investigada, corrió traslado para que presentara escrito contra los cargos formulados, como para alegar de conclusión, sin embargo, la empresa no ejerció el derecho que le asiste, razón por la cual, se tomaran como únicas pruebas las obrantes en el plenario.

En consecuencia, la empresa **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, no desarrolla operaciones de transporte, ni está desarrollando el fin esencial de su habilitación, es decir, los servicios de transporte por los cuales fue habilitada mediante Resolución No. 64 de fecha 28 de julio de 2004, lo cual indica que se encuentra incurso en la conducta contenida en el literal b) del artículo 48 de la ley 336 de 1996 referente a la cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación.

Así las cosas, teniendo en cuenta lo expuesto, este Despacho encuentra suficientemente **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** por parte del Investigado, motivo por el cual se impondrá una sanción al mismo.

OCTAVO: 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”.³³

Al respecto, para los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.³⁴ Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

8.1. Exonerar

Por no incurrir en la conducta descrita en el literal c) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.7.5.3 del Decreto 1079 de 2015, los literales b) y c) del numeral 1 del artículo 2.2.1.7.6.9 del Decreto 1079 de 2015, y el artículo 11 de la Resolución 0377 de 2013, se exonera de responsabilidad por el **CARGO PRIMERO** al investigado.

8.2 Declarar responsable

Por incurrir en la conducta del párrafo 3 del artículo 93 de la Ley 769 de 2002 modificado por la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 019 de 2012 se declara la responsabilidad por el **CARGO SEGUNDO** al Investigado, y se impondrá la sanción que a continuación se fijará y graduará.

³³ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4

³⁴ 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 las 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 precedente”. Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017

Por la cual se decide una investigación administrativa

Por incurrir en la conducta del literal b) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, se declarará la responsabilidad por el **CARGO TERCERO** al Investigado y se impondrán la sanción que a continuación se fijará y graduará.

8.2.1. Sanciones procedentes

De conformidad con lo previsto en literal b) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996, la sanción aplicable, previamente establecida en la resolución de apertura por violación a la normatividad de transporte es la siguiente:

Para el cargo segundo:

Ley 769 de 2002

“Artículo 93. Control de infracciones de conductores.

Parágrafo 3° Las empresas de transporte público terrestre automotor deberán establecer programas de control y seguimiento de las infracciones de tránsito de los conductores a su servicio. Dicho programa deberá enviarse mensualmente por las empresas de transporte público terrestre automotor a la Superintendencia de Puertos y Transporte. Las empresas que no cumplan con lo antes indicado serán sancionadas por dicha entidad con una multa equivalente a cien saldos mínimos legales mensuales vigentes (100 smmlv)”

Para el cargo tercero:

Ley 336 de 1996

“Artículo 48. – “La cancelación de las licencias, registros, habilitaciones o permisos de operación de las empresas de transporte, procederá en los siguientes casos:

(...) b) “Cuando se compruebe la injustificada cesación de actividades o de los servicios por parte de la empresa transportadora (...)”

8.3 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”.

Para el caso que nos ocupa, la graduación corresponde a la siguiente

Frente al **CARGO SEGUNDO**, se procede a imponer una sanción a título de MULTA de **(2.465) Unidades de Valor Tributario**; que, a su turno, equivalen a la suma de **OCHENTA Y SIETE MILLONES**

Por la cual se decide una investigación administrativa

SETECIENTOS OCHENTA MIL TRESCIENTOS PESOS M/ CTE (\$87.780.300, oo) equivalente a 100 SMMLV al año 2020³⁵⁻³⁶.

Esta sanción se impone teniendo en cuenta el criterio de graduación del numeral 6) del artículo 50 de CPACA, al no dar cumplimiento a los criterios que regulan la optimización del flujo de información, como base para el monitoreo de imposición de infracciones de tránsito de los conductores y así controlar la eficiente prestación del servicio público de transporte en la modalidad de Carga a fin de garantizar la seguridad de los ciudadanos como bien jurídico tutelado

Frente al **CARGO TERCERO**; con base en el numeral 6) se procede a imponer una sanción consistente en **LA CANCELACIÓN DE LA HABILITACIÓN EN LA MODALIDAD DE CARGA**, otorgada mediante la Resolución No. 64 de fecha 28 de julio de 2004, teniendo en cuenta que, la Investigada incurrió en una cesación injustificada de actividades contrariando el objeto de la habilitación, toda vez que, la prestación del servicio público debe ser de manera óptima, eficiente, continua e ininterrumpida³⁷ por parte de las empresas de transporte.

8.4 Pago de la multa por parte del infractor

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”.

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

(i) En relación con las sanciones no-pecuniarias, de Perogrullo se nota que no es posible que un tercero “pague” a nombre del sancionado. Lo anterior, porque por ejemplo la prohibición de ejercer el comercio -entendido como una inhabilidad-, o la cancelación o suspensión de la habilitación, entre otras, es una limitación que se impone para la persona misma, sin que sea transferible a otros que no han sido sancionados.

(ii) Sobre las sanciones pecuniarias, la Corte Constitucional ha explicado que su función no es enriquecer al Estado y no debe ser vista como una acreencia civil que puede ser satisfecha por cualquier persona. Por el contrario, al tratarse de un castigo, independientemente de que la ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no, el pago debe ser hecho por el infractor:

“La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una ‘deuda’ en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de

³⁵ La Resolución número 84 del 28 de noviembre de 2019 de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN), fijó la Unidad de Valor Tributario (UVT) aplicable para el año /2020 en la suma de TREINTA Y CINCO MIL SEISCIENTOS SIETE PESOS M/CTE (\$35.607.oo).

Adicionalmente, de acuerdo con el Decreto 2360 del 26 de diciembre de 2019 el Salario Mínimo Mensual Vigente para la época de los hechos equivale a la suma de OCHOCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL OCHOCIENTOS TRES PESOS M/CTE (\$877. 803.oo).

Ahora bien, el inciso final del parágrafo 3 el artículo 204 del decreto 019 de 2012 que modificó el artículo 93 de la Ley 769 de 2002 prevé una sanción de 100 salarios mínimos legales mensuales vigentes. Siendo así, y en aplicación del artículo 49 de la ley 1955 de 2019, su equivalencia en UVT sería la siguiente:

Salarios mínimos legales mensuales vigentes	UVT
Cien (100)	2.465,254023085348

³⁶ El valor de la sanción se gradúa teniendo en cuenta las aproximaciones establecidas en el artículo 868 del Estatuto Tributario.

³⁷ “Artículo 5-El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo”

Por la cual se decide una investigación administrativa

la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable.

“Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste - pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda”.

Con fundamento en la jurisprudencia citada, las sanciones acá impuestas deben ser satisfechas por el sujeto infractor.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: EXONERAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Del **CARGO PRIMERO** por no incurrir en la conducta del literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y no transgredir lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.5.3., literales b) y c) del numeral 1) del artículo 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015 y artículo 11 de la Resolución 377 de 2013.

ARTÍCULO SEGUNDO: Declarar **RESPONSABLE** a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Del **CARGO SEGUNDO** por infringir lo previsto en el párrafo 3 del artículo 93 de la Ley 769 de 2002, modificado por la Ley 1383 de 2010 y el Decreto 019 de 2012.

Del **CARGO TERCERO** por incurrir en la conducta y transgredir lo descrito en el literal b) del artículo 48 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO TERCERO: SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.** con **NIT 802024173 - 9**, frente al:

CARGO SEGUNDO, se procede a imponer una sanción a título de **MULTA** de **(2.465) Unidades de Valor Tributario**; que, a su turno, equivalen a la suma de **OCHENTA Y SIETE MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL TRESCIENTOS PESOS M/ CTE (\$87.780.300,00)** equivalente a 100 SMMLV al año 2020.

CARGO TERCERO: se procede a imponer una sanción consistente en la **CANCELACIÓN DE LA HABILITACIÓN** como empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en la modalidad de Carga, otorgada mediante la Resolución No. 64 de fecha 28 de julio de 2004.

PARÁGRAFO PRIMERO: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, comunicarse a las líneas telefónicas (57-1) 2693370 y línea gratuita nacional 01 8000 915 615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en la cuenta corriente 223-03504-9.

PARÁGRAFO SEGUNDO: Efectuado el pago de la multa, la empresa sancionada deberá allegar al Grupo Financiero y Cobro Control de Tasa de Vigilancia, vía fax, correo certificado o a través de cualquier

Por la cual se decide una investigación administrativa

otro medio idóneo, copia legible del recibo de consignación indicando investigación administrativa Delegada de Tránsito, nombre y Nit de la empresa y número de la resolución de fallo.

PARÁGRAFO TERCERO: Vencido el plazo de acreditación del pago sin que este se haya demostrado, se procederá a su cobro persuasivo y/o coactivo por parte del Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte, teniendo en cuenta que la presente resolución presta mérito ejecutivo de acuerdo a lo previsto en el artículo 99 de la Ley 1437 de 2011.

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 de **TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA. con NIT 802024173 - 9**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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.

ARTÍCULO SÉPTIMO: Una vez 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 al Ministerio de Transporte y al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

 Firmado digitalmente por OTÁLORA GUEVARA HERNAN DARÍO
Fecha: 2021.10.15 17:08:42 -05'00'

HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Notificar: 11364 DE 15/10/2021

TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA

Representante legal o quien haga sus veces
CL 4 No 30 - 351 AP A
Barranquilla, Atlántico

Proyector: Paola Alejandra Gualtero Esquivel

Revisor: Laura Barón



Cámara de Comercio de Barranquilla
**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O
DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.**
Fecha de expedición: 04/10/2021 - 18:57:04
Recibo No. 8979183, Valor: 0
CODIGO DE VERIFICACIÓN: JG43FD4DFF

Para su seguridad verifique el contenido de este certificado ingresado a nuestra página web www.camarabaq.org.co, en el enlace CERTIFICADOS EN LINEA-VERIFICACION DE CERTIFICADOS EN LINEA, digitando el código de verificación.

"LA MATRICULA MERCANTIL PROPORCIONA SEGURIDAD Y CONFIANZA EN LOS NEGOCIOS. RENEVEE SU MATRICULA MERCANTIL A MAS TARDAR EL 31 DE MARZO"

EL SUSCRITO SECRETARIO DE LA CAMARA DE COMERCIO DE BARRANQUILLA, CON FUNDAMENTO EN LAS INSCRIPCIONES DEL REGISTRO MERCANTIL

C E R T I F I C A

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social:
TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA. "EN LIQUIDACION"
Sigla:
Nit: 802.024.173 - 9
Domicilio Principal: Barranquilla
Matrícula No.: 373.003
Fecha de matrícula: 20/05/2004
Último año renovado: 2005
Fecha de renovación de la matrícula: 20/06/2005
Activos totales: \$358.000.000,00
Grupo NIIF: No Reporta

*LAS PERSONAS JURÍDICAS EN ESTADO DE LIQUIDACIÓN NO TIENEN QUE RENOVAR LA MATRÍCULA MERCANTIL DESDE LA FECHA EN QUE SE INICIÓ EL PROCESO DE LIQUIDACIÓN. (ARTÍCULO 31 LEY 1429 DE 2010, CIRCULAR 019 DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO).

UBICACIÓN

Dirección domicilio principal: CL 04 No 30 - 351 AP A
Municipio: Barranquilla - Atlántico
Correo electrónico:
Teléfono comercial 1: 03447983
Teléfono comercial 2: No reportó
Teléfono comercial 3: No reportó

Dirección para notificación judicial: CL 04 No 30 - 351 AP A
Municipio: Barranquilla - Atlántico
Correo electrónico de notificación: transbol@enred.com
Teléfono para notificación 1: No reportó
Teléfono para notificación 2: No reportó
Teléfono para notificación 3: No reportó

Autorización para recibir notificaciones personales a través del correo electrónico, de conformidad con lo establecido en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo: no



Cámara de Comercio de Barranquilla
**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O
DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.**

Fecha de expedición: 04/10/2021 - 18:57:04

Recibo No. 8979183, Valor: 0

CODIGO DE VERIFICACIÓN: JG43FD4DFF

CONSTITUCIÓN

Constitución: que por Escritura Pública número 1.543 del 14/05/2004, del Notaría 1. de Barranquilla, inscrito(a) en esta Cámara de Comercio el 20/05/2004 bajo el número 111.243 del libro IX, se constituyó la sociedad: limitada denominada TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA.

REFORMAS DE ESTATUTOS

La sociedad ha sido reformada por los siguientes documentos:

Documento	Número	Fecha	Origen	Insc.	Fecha	Libro
Escritura	3.784	13/12/2006	Notaría a. de Barranqu	130.143	27/02/2007	IX

DISOLUCIÓN

Que la sociedad queda disuelta y en estado de liquidación el 05/04/2016 por inscripción número 304.963 de 05/04/2016, en virtud de lo establecido en el artículo 31 de la Ley 1727 de 2014.

OBJETO SOCIAL

La sociedad tiene por objeto: OBJETO SOCIAL: El objeto de la sociedad es el desarrollo de la empresa de transporte publico a traves del empleo de todo los medios y en sus variadas modalidades asi: 1.- El transporte multimodal de carga de bienes de principio a fin mediante el empleo de una misma especie de embalaje desde cualquier pais del mundo, con destino nacional, o internacional, especialmente entre los paises vinculados Acuerdo Cartegena, utilizando traficos terrestres, fluviales, maritimos o aereos. 2.- La sociedad podra tomar participacion en sociedades y empresas dedicadas a la construccion o ensamble de medios de transporte para el sector publico o la construccion , distribucion y venta de partes y repuestos. 3.- Establecer almacenes generales de propositos y bodegas para el almacenamiento de mercancias en forma permanente o transitoria, asi como tambien establecer zonas aduaneras, ajustandose a las leyes que reglamentan esta actividad. La sociedad podra para la ejecucion de su objeto social y el desarrollo del contrato de transporte podra ser: Remitente, conductora destinataria; podra pactar seguros con companias que funciones legalmente, para responder por los riesgos del transporte, podra con las restricciones legales, asumir por si mismo riesgos de transportes y garantizar la debida conservacion y entrega de mercancias segun los previsto en el articulo novecientos noventa y cuatro (994) del codigo de comercio, pero sin tomar responsabilidad ante remitentes, destinatarios y terceros, por otros transportistas conductores, depositarios o consignatarios de carga; podra celebrar contratos de suministro de servicios de transporte, segun lo indicado en el articulo novecientos noventa y seis (996) del codigo de comercio; podra afiliarse a entidades gremiales, profesionales o cooperativas vinculadas a la actividad del transporte; podra adquirir, conservar, poseer, gravar, tomar o dar en usufructo o en propiedad fiduciaria, enajenar, construir o fabricar toda clase de bienes muebles o inmuebles; dar o tomar dinero en mutuo mercantil o civil, con intereses o sin ellos; celebrar con establecimientos financieros o de creditos las operaciones que estos se ocupen y pres tarles toda clase de garantias personales o reales, inclusive las de prendas general o de sus empresas o de anticresis sobre ellas o sobre sus vehiculos; verificar ocasionalmente otros actos mercantiles; solicitar, si llegare el caso, concordato preventivo; transformar su clase social, fusionarse con otra u otras companias, absorber otras u otras empresas societarias o individuales, organizar filiales o agencias; transigir, desistir y apelar las decisiones de arbitros o de amigables componedores en las gestiones en que tenga interes frente a



Cámara de Comercio de Barranquilla
**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O
DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.**

Fecha de expedición: 04/10/2021 - 18:57:04

Recibo No. 8979183, Valor: 0

CODIGO DE VERIFICACIÓN: JG43FD4DFF

terceros, a los accionistas mismos o sus administradores y trabajadores; en general, ejecutar todos los actos y celebrar contratos preparatorios de todos los anteriores, los que se relacionen directamente con la existencia y el funcionamiento de la sociedad y los demás que sean conducentes al buen logro de los fines sociales. 4.- La exportación o importación de bienes y equipos que se relacionen con el negocio de transporte en general. 5.- La sociedad será contratista o contratante del transporte, accionista, fleteadora y transportadora, de acuerdo con las leyes o la costumbre mercantil del transporte que rige a cada país donde este se ejecuta y regula los tratados internacionales sobre la materia.- La sociedad podrá construir, ser propietaria o participar en empresas propietarias o constructoras de terminales de transporte. 7.- Afiliar toda clase de vehículos dedicados al servicio público de transporte y en especial al transporte de carga de conformidad con las normas legales. 8.- Para la ejecución del transporte, la sociedad podrá utilizar medios propios o mediante la afiliación, fletamiento, arrendamiento o en forma de chartes. 9.- Cualquier otra actividad lícita relacionada con el transporte de carga.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad Principal Código CIIU: H492300 TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

CAPITAL

Capital y socios: \$358.000.000,00 dividido en 358.000,00 cuotas con valor nominal de \$1.000,00 cada una, distribuido así:

- Socios capitalista(s)

Miranda Fernandez Jovana Gisella	CC 22.463.496
Número de cuotas: 143.200,00	valor: \$143.200.000,00

Estupiñan Lamprea Alejandro	CC 8.710.121
Número de cuotas: 107.400,00	valor: \$107.400.000,00

Perez Perez Joe Luis	CC 92.508.546
Número de cuotas: 107.400,00	valor: \$107.400.000,00

Totales	
Número de cuotas: 358.000,00	valor: \$358.000.000,00

ÓRGANOS DE ADMINISTRACIÓN Y DIRECCIÓN

REPRESENTACIÓN LEGAL

ADMINISTRACION: El gerente es el representante de la sociedad, con derecho al uso de la razón social. El gerente tendrá un suplente, quien lo reemplazará en sus faltas absolutas, temporales o meramente accidentales y realizará las mismas funciones que estos estatutos o la ley asignan al gerente. El gerente realizará, con las facultades establecidas en la ley y en estos estatutos, todos los actos, contratos, asuntos, gestiones, operaciones y diligencias necesarias y convenientes para que la sociedad pueda desarrollar el objeto social, cumplir con sus obligaciones legales o convencionales y exigir sus derechos. Nombrará los apoderados especialistas que la sociedad requiera, judicial o extrajudicialmente, les concederá las facultades que requieran o estimen convenientes y renovará tales nombramientos.

NOMBRAMIENTO(S) REPRESENTACIÓN LEGAL



Cámara de Comercio de Barranquilla
**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O
DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.**

Fecha de expedición: 04/10/2021 - 18:57:04

Recibo No. 8979183, Valor: 0

CODIGO DE VERIFICACIÓN: JG43FD4DFF

Nombramiento realizado mediante Acta número 5 del 10/12/2006, correspondiente a la Junta de Socios en Barranquilla, inscrito(a) en esta Cámara de Comercio el 27/02/2007 bajo el número 130.144 del libro IX.

Cargo/Nombre	Identificación
Gerente.	
Miranda Fernandez Jovana Gisella	CC 22463496
Suplente del Gerente.	
Perez Perez Joe Luis	CC 92508546

ESTABLECIMIENTO(S) DE COMERCIO

A nombre de la sociedad figura(n) matriculado(s) en esta Cámara de Comercio el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio/sucursal(es) o agencia(s):

Nombre:

TRANSPORTE BOLIVARIANO LIMITADA

Matrícula No: 373.004 DEL 2004/05/20

Último año renovado: 2005

Categoría: ESTABLECIMIENTO

Dirección: CL 04 No 30 - 351 AP A

Municipio: Barranquilla - Atlantico

Teléfono: 03796404

Actividad Principal: H492300

TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

ESTE ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO NO HA CUMPLIDO CON SU OBLIGACION DE RENOVAR.

Que el(la) Juzgado 14 o. Civil Municipal de Barranquilla mediante Oficio Nro. 2.859 del 22/11/2007 inscrito(a) en esta Cámara de Comercio el 23/01/2008 bajo el No. 17.009 del libro respectivo, comunica que se decretó Embargo de establecimiento denominado:

TRANSPORTE BOLIVARIANO LIMITADA

Dirección:

CL 04 No 30 - 351 AP A en Barranquilla

Que el(la) Juzgado 21o. Civil Municipal de Barranquilla mediante Oficio Nro. 2.599 del 15/10/2009 inscrito(a) en esta Cámara de Comercio el 27/10/2009 bajo el No. 18.832 del libro respectivo, comunica que se decretó el Embargo de cuotas que tiene JOE LUIS PEREZ PEREZ en la sociedad denominada:

TRANSPORTE BOLIVARIANO LTDA. TRANSBOL LTDA. "EN LIQUIDACION"

C E R T I F I C A

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

De conformidad con lo previsto en el Decreto 957 de 2019, la Resolución 2225 de 2019 y la información reportada por el empresario el tamaño de la empresa es TAMAÑO NO CATALOGADO Los datos reportados en el formulario RUES son los siguientes:

Ingresos por actividad ordinaria: 0,00

Actividad económica por la cual percibió mayores ingresos por actividad ordinaria en el periodo Código CIIU:



Cámara de Comercio de Barranquilla
**CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O
DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.**

Fecha de expedición: 04/10/2021 - 18:57:04

Recibo No. 8979183, Valor: 0

CODIGO DE VERIFICACIÓN: JG43FD4DFF

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.

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

En la Cámara de Comercio de Barranquilla no aparecen inscripciones posteriores a las anteriormente mencionadas, de documentos referentes a reformas, o nombramiento de representantes legales, administradores o revisores fiscales, que modifiquen total o parcialmente el contenido.

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y de la ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro aquí certificados quedan en firme diez (10) días hábiles después de la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Contra los actos administrativos de registro caben los recursos de reposición y de apelación. Para estos efectos se informa que para la Cámara de Comercio de Barranquilla los sábados no son días hábiles.