

Bogotá, 10/12/2022

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20225330707691**

Fecha: 10/12/2022

Jose Manuel Gonzalez Poveda
No Registra
Bogota D.C.

Asunto: 9098 Comunicación Acto Administrativo

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Para su conocimiento y fines pertinentes de manera atenta me permito comunicarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la resolución No. 9098 de fecha 10/3/2022 por lo cual le anexo copias de la misma.

Sin otro particular.

Atentamente,



Carolina Barrada Cristancho

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia Acto Administrativo
Proyectó: Camilo Merchan
Revisó: Carolina Barrada Cristancho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 9098 DE 03/10/2022

Por la cual se decide una investigación administrativa

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto 2409 de 2018, la Ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes

Expediente: Resolución de apertura 5389 de 28 de mayo de 2021

Expediente Virtual: 2021870260100155E

Habilitación: Resolución 1942 de 17 de octubre de 2000 por medio de la cual el Ministerio de Transporte habilitó a la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1** en la modalidad de Pasajeros por Carretera.

CONSIDERANDO

PRIMERO: Mediante Resolución 5389 de 28 de mayo de 2021, la Superintendencia de Transporte (en adelante también "la SuperTransporte") abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1** (en adelante también "la Investigada").

SEGUNDO: La resolución de apertura de la investigación fue notificada por conducta concluyente, toda vez que la empresa investigada presentó descargos frente a dicha resolución sin que esta Superintendencia, realizara el correspondiente trámite de notificación.

2.1 Asimismo, teniendo en cuenta el **ARTÍCULO NOVENO** de la Resolución en mención, se ordenó publicar la resolución de apertura¹ para que los terceros que tuvieran interés en la actuación pudieran hacerse parte de la misma, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 de la ley 1437 de 2011.² Una vez vencido el término previsto, no se presentaron solicitudes 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 las pruebas que pretendía hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011- Así las cosas, consultado el sistema de gestión documental de la Entidad, se observó que la Investigada presentó los descargos el día 29 de junio de 2021, mediante radicado de entrada 20215341056522.

¹ <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/resoluciones-de-investigaciones-administrativas/ria-2021/>

² "Artículo 37. Deber de comunicar las actuaciones administrativas a terceros. Cuando en una actuación administrativa de contenido particular y concreto la autoridad advierta que terceras personas puedan resultar directamente afectadas por la decisión, les comunicará la existencia de la actuación, el objeto de la misma y el nombre del peticionario, si lo hubiere, para que puedan constituirse como parte y hacer valer sus derechos. La comunicación se remitirá a la dirección o correo electrónico que se conozca si no hay otro medio más eficaz. De no ser posible dicha comunicación, o tratándose de terceros indeterminados, **la información se divulgará** a través de un medio masivo de comunicación nacional o local, según el caso, **o a través de cualquier otro mecanismo eficaz, habida cuenta de las condiciones de los posibles interesados.** De tales actuaciones se dejará constancia escrita en el expediente."

Por la cual se decide una investigación administrativa

3.1 El Investigado presentó los siguientes argumentos en sus descargos:

(...) III. RESPUESTA A LA FORMULACIÓN DE CARGOS.

Nos ocupamos primeramente de los cargos tercero y cuarto.

3. CARGO TERCERO.

3.1. La prueba documental que anexamos al presente escrito demuestra palmariamente que FLOTA ÁGUILA S.A., atendió oportunamente el requerimiento que con número de registro 20208700780091 del 10 de diciembre de 2020, le efectuó la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, recibido en nuestras oficinas los días 16 y 18 del mismo mes y año.

El día 17 de diciembre de 2018 por correo electrónico dirigido a la ventanilla Única de la Supertransporte enviamos lo solicitado, la resolución 20203040013595 del 25 de septiembre de 2020 mediante la cual el Ministerio de Transporte autorizó la Unión Temporal conformada por Flota Águila S.A., Transportes Tisquesusa S.A., Transportes La Esperanza S.A., Rápido El Carmen S.A., y Expreso Gaviota S.A. Luego, suministramos la información que legalmente nos fue solicitada por parte de la autoridad competente. (...)

4. CARGO CUARTO: (...)

4.1. RESPUESTA AL CARGO CUARTO.

FLOTA ÁGUILA S.A., presta el servicio público de transporte con autorización o permiso del Ministerio de Transporte en la Ruta Bogotá – Vergara, vía Nocaima, conforme a la resolución 1220 de 1993.

Al tenor de la anterior resolución, para llegar al destino de la ruta (Vergara) se parte de Bogotá, y pasa, primero por La Vega, Nocaima, luego por Nimaima para llegar finalmente a Vergara. (...)

El citado acto administrativo es la prueba incontrovertible que demuestra que FLOTA ÁGUILA S.A., no presta el servicio público sin autorización de la autoridad competente.

Del compendio de pruebas que trae a colación la resolución de formulación de cargos, no hay una sola que ponga en duda siquiera que prestamos el servicio de forma o en condiciones diferentes. (...)

El testimonio de terceros o el documento privado de contenido declarativo emanado de terceros no son conducentes o idóneos para demostrar si una empresa tiene o no autorización del Estado para prestar el servicio público de transporte de pasajeros.

El medio probatorio apto para probar tal circunstancia es el documento público, el acto administrativo expedido por el funcionario competente, el cual aportamos en copia, y que para cumplir con la exigencia del artículo 245 del C.G.P informamos que el original se encuentra en el Ministerio de Transporte.

5. AL CARGO PRIMERO.

2. FLOTA ÁGUILA S.A., no requería autorización de ninguna autoridad, pues de conformidad con el artículo 84 de la Constitución Política, cuando un derecho o una actividad hayan sido reglamentados de manera general, las autoridades públicas no podrán establecer ni exigir permisos, licencias o requisitos adicionales para su ejercicio de determinada actividad o derecho, cuando la regulación de los mismos ya ha sido agotada por el legislador.

FLOTA ÁGUILA S.A., implementó un sistema de control de movimiento de pasajeros y cobro de la tarifa, para lo cual no requiere autorización estatal. Entonces, si no requería autorización no alteró la prestación del servicio.

3. No es posible predicar que la implementación de la tarjeta de control alteró la prestación del servicio. El servicio no se alteró, no obra prueba de ninguna naturaleza en el expediente que demuestre la ocurrencia de este hecho. La tarjeta CONECTA SABANA no restringió ni limitó el acceso al servicio público de transporte de pasajeros prestado desde las ciudades de Cajicá, Tabío, Tenjo y portal Norte y de la 80. Flota Águila S.A., con suficiente celo, antes de implementar el sistema, cumplió con el deber de informar ampliamente a los usuarios del servicio todo lo que debían saber para evitar traumatismo o alteración del servicio.

Por la cual se decide una investigación administrativa

*Pero antes de seguir adelante, es necesario manifestar que la posibilidad de que los usuarios puedan adquirir y usar la tarjeta Conecta Sabana es ajustada a derecho, por una parte; Y por otra, que su **adquisición gratuita** lleva consigo beneficios enormes para conductores y usuarios, (...)*

El servicio de transporte de pasajeros por carretera lo presta Flota Águila S.A., en las condiciones que demanda la ley 105 de 1993 y la ley 336 de 1996, esto es, de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica. La implementación de las tarjetas como medio de control no entrañó pagos adicionales a la tarifa. La tarjeta CONECTA SABANA no tiene costo, y tampoco es condición de acceso al servicio público de transporte, ni representa una limitación que obstaculiza el derecho fundamental a la locomoción. (...)

CARGO SEGUNDO:

RESPUESTA AL CARGO.

FLOTA ÁGUILA, No vulneró el artículo 2° de la ley 336 de 1996 la seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, ha sido, es y será una de sus prioridades en el desarrollo de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros. Por eso, de manera responsable acogió sin reparos, y puso en obra al pie de la letra todas las medidas adoptadas por el gobierno con el objeto de prevenir y controlar la propagación del COVID-19 y mitigar sus efectos, para el presente asunto el anexo técnico a la resolución 1537 de 2020. (...)

En cuanto a Usuarios: todas las personas antes de comprar los tiquetes de viaje y antes ascender a nuestros vehículos con el fin de movilizarse de un lugar a otro, deben someterse a la toma de temperatura como medida de prevención. Si la temperatura sobrepasa 37.5°, tiene tos, fiebre, secreción nasal y otros síntomas como dolor de garganta, dolor de cabeza o dolores musculares asociados con la enfermedad COVID 19 no le vendemos el tiquete, se deja evidencia física en formato de control del estado de salud, se le impide el ascenso, y se sugiere consultar con la línea de atención dispuesta por el Gobierno para una valoración integral y oportuna. (...)

Finalmente, las imágenes dan pleno valor probatorio a la información sobre el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad implementados antes, durante y después a los viajes. Igualmente, documento declarativo (certificaciones expedidas por la Administradora Diana Melisa Ramírez, la Policía Nacional, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios y la ARL BOLIVAR prueban que FLOTA ÁGUILA S A., cumple los protocolos de bioseguridad antes, durante y después de los viajes, y que no es verdad lo dicho por lo quejosos que permitimos un ingreso superior al permitido." (...)

CUARTO: Mediante resolución 12530 del 28 de octubre de 2021, comunicada el día 16 de febrero de 2022, personalmente conforme la certificación N° RA357227416 se ordenó la apertura periodo probatorio admitiendo unas pruebas, rechazando las testimoniales, y como consecuencia de ello el Despacho consideró decretar unas pruebas de oficio de conformidad con los artículos 169 y 170 del C.G.P., por considerarlas conducentes, pertinentes y útiles.

QUINTO: Atendiendo a lo ordenado por la resolución 12530 del 28 de octubre de 2021, este Despacho procedió a verificar las bases de gestión documental de la entidad, observando que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.**, no atendió la solicitud probatoria de oficio que realizó esta Dirección mediante la citada resolución.

SEXTO: Que con la resolución 1465 del 10 de mayo de 2022, comunicada el día 13 de mayo de 2022, personalmente conforme a la certificación N° RA370978366CO, se ordenó el cierre del periodo probatorio y se corrió traslado para alegar de conclusión dentro del presente proceso.

SÉPTIMO: Luego de culminar la etapa probatoria y previo traslado por el término de diez (10) días hábiles siguientes al día de la comunicación del acto administrativo para que presentara alegatos de conclusión de conformidad con el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 27 de mayo de 2022, se pudo evidenciar la Investigada presentó alegatos de conclusión el día 26 de mayo de 2022, mediante el radicado 20225340755212, cumpliendo así con el término legal.

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

Por la cual se decide una investigación administrativa

8.1 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.³

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 delegación⁴ 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,⁵ 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 SuperTransporte⁶ (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,⁷ establecida en la ley 105 de 1993 excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales.⁸

Así mismo, se previó que “Que en el numeral 3 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[t]ramitar 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. Igualmente, que en el numeral 4 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[i]mponer las medidas y sanciones que correspondan a sanciones que correspondan de acuerdo con la Ley, por la inobservancia de órdenes e instrucciones impartidas por la Superintendencia o de la obstrucción de su actuación administrativa, previa solicitud de explicaciones y práctica de pruebas si hay lugar a ello”⁹

8.2 De la Suspensión de Términos

Para efectos del cómputo de términos en la presente investigación, debe precisarse que mediante Decretos 417 de 17 de marzo de 2020 y 637 de 06 de mayo de 2020 el Gobierno Nacional declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica en todo el territorio nacional; por su parte el Ministerio de Salud y Protección Social a través de la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020 decretó la emergencia sanitaria en todo el territorio nacional por causa del Coronavirus – COVID-19 hasta el día 30 de mayo de 2020, y mediante la Resolución 1462 del 25 de agosto de 2020 se prorrogó dicha emergencia hasta el 30 de noviembre de 2020.

³ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3.

⁴ 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.”

⁵ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

⁶ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018

⁷ “Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.”

⁸ Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

⁹ Según lo establecido en los numerales 9 y 13 del artículo 14 del decreto 1016 de 2000, modificado por el artículo 10 del decreto 2741 de 2001, la Superintendencia Delegada de Tránsito y Transporte Terrestre Automotor tiene entre otras, la función de asumir de oficio o a solicitud de cualquier autoridad o persona interesada, la investigación de las violaciones de las normas relativas al transporte terrestre de conformidad con la legislación vigente y las demás que se implementen para tal efecto.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Así las cosas, mediante el Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020 se adoptaron medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios del Estado por parte de las diferentes autoridades y por aquellos particulares que cumplen funciones públicas.

Dentro de estas medidas se encuentra la posibilidad de suspender, mediante acto administrativo, los términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, de conformidad con lo previsto en el Artículo 6 del Decreto Legislativo 491 de 28 de marzo de 2020.

En ese sentido, la Superintendencia de Transporte, con fundamento en lo anterior y con el fin de garantizar el debido proceso a los supervisados de la Entidad, entre otras cosas, emitió la Resolución 6255 de 29 de marzo de 2020, por la cual se suspendieron los términos legales de los procesos y actuaciones administrativas que se surten ante las diferentes dependencias de la Entidad, a partir del lunes 30 de marzo de 2020 y hasta tanto permanezca vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social. De esta manera y, en consecuencia, los términos de ley fijados para dar trámite a la presente investigación administrativa de carácter sancionatorio fueron suspendidos desde el 30 de marzo de 2020.

Ahora bien, de conformidad con lo dispuesto en la Resolución 7770 de 19 de octubre de 2020, la Superintendencia de Transporte resuelve, reanudar a partir del 21 de octubre todos los términos de las actuaciones administrativas de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre y otras dependencias de la Entidad.

Que lo anteriormente expuesto, es pertinente resaltarlo toda vez que el Cargo Primero y Cuarto, se fundamentó de acuerdo a quejas allegadas a esta Entidad en el año 2019 y 2020, para lo cual atendiendo a la emergencia sanitaria, esta Entidad suspendió términos para adelantar las correspondientes investigaciones.

En ese orden de ideas, este Despacho, considera que la presente actuación administrativa se encuentra dentro del término legal otorgado por el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011¹⁰, para proferir fallo de primera instancia en la presente investigación administrativa.

8.3. Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de verificación al cumplimiento de las normas de tránsito y transporte.

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,¹¹ con la colaboración y participación de todas las personas.¹² A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,¹³ enfatizando que “[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”.¹⁴

Particularmente en el Decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.¹⁵

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.¹⁶ Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;¹⁷ (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;¹⁸ (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.¹⁹

¹⁰ Artículo 52 de la Ley 1437 de 2001.” Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la facultad que tienen las autoridades para imponer sanciones caduca a los tres (3) años de ocurrido el hecho, la conducta u omisión que pudiere ocasionarlas, término dentro del cual el acto administrativo que impone la sanción debe haber sido expedido y notificado”.

¹¹ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

¹² Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

¹³ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

¹⁴ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

¹⁵ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

¹⁶ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159.

¹⁷ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

¹⁸ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

¹⁹ “El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y **calidad de los servicios de transporte de carga**, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos”. Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. “**El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para**

Por la cual se decide una investigación administrativa

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,²⁰ del Consejo de Estado 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”.²¹

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,²² respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.²³ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.²⁴

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,²⁵ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa²⁶ (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

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

²⁰ “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión impotencia por **una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa** (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde **el factor de riesgo inherente** al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas.” Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054.

²¹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

²² “Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos.” Cfr. Organización Mundial de la Salud. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/; <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

²³ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

²⁴ Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

²⁵ Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.” En el transporte público “i) Su objeto consiste en **movilizar** personas o cosas de un lugar a otro, **a cambio a una contraprestación** pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la **función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad**, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.

²⁶ “El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles”. Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. noviembre 15 de 2000.

Por la cual se decide una investigación administrativa

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,²⁷ conductores²⁸ y otros sujetos que intervienen en la actividad,²⁹ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,³⁰ 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”.³¹

Que la finalidad de la actuación administrativa, en relación con la mitigación y prevención del COVID19, es garantizar la seguridad de la actividad transportadora en la debida prestación del servicio de transporte, teniendo en cuenta que el artículo 2 de la Resolución 677 de 2020, se dispuso que la vigilancia del cumplimiento del protocolo, “(...) está a cargo de la secretaría o entidad municipal o distrital que corresponda a esta actividad económica del municipio o distrito en donde se realiza la operación de transporte público o donde se utilizan los vehículos automotores o no automotores de servicio particular, sin perjuicio de la vigilancia sobre el cumplimiento de las obligaciones de los empleadores realice el Ministerio del Trabajo, ni de la vigilancia que ejerza la Superintendencia de Transporte o demás autoridades de tránsito y transporte en cada jurisdicción ni de las competencias de otras autoridades”.

8.4 El procedimiento administrativo aplicable a las normas expedidas por el Gobierno Nacional en materia de protocolos de bioseguridad para la mitigación del COVID19, en la prestación del servicio de transporte.

Que la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, de la Superintendencia de Transporte, encontró que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.**, presuntamente vulneró el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, de acuerdo con lo previsto en el numeral 3.1 del anexo técnico incorporado en la Resolución 677 de 2020 modificada por la Resolución 1537 de 2020, en concordancia con el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, tal como quedó desarrollado en el cargo segundo de la resolución de apertura de investigación.

En consecuencia, con el fin de revisar la regularidad del procedimiento administrativo sancionatorio que se adelanta a la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.** es oportuno indicar que la Ley 336 de 1996 en su artículo 2, prevé que: “La seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”, de manera que la protección y salvaguarda de la vida, salud e integridad de los usuarios es un deber inherente a la actividad transportadora. (subraya la dirección).

Que esta Dirección fundamentó la imputación en lo contenido en el numeral 3.1. del anexo técnico incorporado en la Resolución 677 de 2020, modificada por la Resolución 1537 de 2020, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996. Tales disposiciones conllevan a configurarse como una norma reguladora del transporte o de la actividad transportadora, en el marco de la eficacia de la prestación del servicio de transporte terrestre, disminuyendo propagación del COVID19, adoptando los protocolos de bioseguridad, garantizando la seguridad, como principio fundante en toda la actividad transportadora.

No obstante lo anterior y atendiendo a la especialidad de la situación, el Ministerio de Salud y Protección Social expidió la Resolución No. 666 del 24 de abril de 2020 por medio de la cual se ordenó la adopción del protocolo general de bioseguridad para todas las actividades económica, sociales y sectores de la administración pública, dirigido a minimizar los factores que puedan generar la trasmisión de la enfermedad, que debe ser implementado por los destinatarios en el ámbito de sus competencias.

Como consecuencia de ello, y atendiendo a la información suministrada por el Ministerio de Transporte, se expidió de manera complementaria, la Resolución 677 del 24 de abril de 2020 con su respectivo anexo técnico “por medio de la cual se adoptó el protocolo general de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del coronavirus COVID- 19 en el sector transporte” modificada por la Resolución 1537 de 2 de septiembre de 2020³², mediante el cual se adoptó el protocolo de bioseguridad especial aplicado al sector transporte por parte de los operadores y conductores de la cadena logística de transporte de carga terrestre y fluvial; empresas y conductores de servicio

²⁷ V.gr. Reglamentos técnicos.

²⁸ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

²⁹ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

³⁰ “[...] Esta Corporación ha resaltado la **importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción**, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que **debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad**.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

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

³² Modificada por la Resolución 2475 del 24 de diciembre de 2021.

Por la cual se decide una investigación administrativa

público de transporte terrestre automotor de pasajeros; terminales de transporte terrestre; transporte férreo; entes gestores y concesionarios de los sistemas de transporte masivo en los vehículos y equipos de todas las modalidades de transporte, para la prevención de la transmisión del COVID-19.

Finalmente, mediante el artículo 2 de la Resolución 677 de 2020, modificada por la Resolución 1537 de 2020 se dispuso que la vigilancia del cumplimiento del protocolo, "(...) *está a cargo de la secretaría o entidad municipal o distrital que corresponda a esta actividad económica del municipio o distrito en donde se realiza la operación de transporte público o donde se utilizan los vehículos automotores o no automotores de servicio particular, sin perjuicio de la vigilancia sobre el cumplimiento de las obligaciones de los empleadores realice el Ministerio del Trabajo, ni de la vigilancia que ejerza la Superintendencia de Transporte o demás autoridades de tránsito y transporte en cada jurisdicción ni de las competencias de otras autoridades*". Sin embargo, la evidencia muestra que la propagación del Coronavirus COVID-19 continúa, a pesar de los esfuerzos estatales y de la sociedad. (Subraya la Dirección)

Por lo anterior, se hace necesario para esta Superintendencia, en desarrollo de las facultades conferidas, verificar el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad conforme fue ordenado por el Gobierno Nacional, dispuestos con el fin de prevenir y controlar la propagación del Coronavirus COVID- 19, y adoptar medidas de cuidado para preservar la salud y la vida y garantizar el abastecimiento de alimentos de primera necesidad, así como los servicios que por su naturaleza no deben interrumpirse.³³

Que atendiendo las disposiciones normativas estructuradas por el Gobierno Nacional en relación con la debida prestación del servicio de transporte, en el que se debe garantizar la mitigación y propagación del COVID19, vigilancia que fue otorgada a la Superintendencia de Transporte, para que en virtud de la normatividad que rige el sector transporte, se valide su eficacia en la prestación del servicio de transporte acorde a la normatividad aplicable y la adopción de los protocolos de bioseguridad.

Es por eso, que resulta evidente su relación con el cumplimiento de la seguridad de la actividad transportadora, por lo tanto, para el caso que nos ocupa, este Despacho encontró mérito suficiente, para endilgar cargo a la empresa FLOTA ÁGUILA S.A., por presuntamente no adoptar los protocolos de bioseguridad, en la prestación del servicio de transporte, toda vez que los vehículos vinculados no contaban con tales medidas.

8.5. 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 solicitar pruebas de oficio, toda vez que las pruebas obraban en el expediente por una parte y las solicitadas a la investigada en función de que pudiera

³³ Circular conjunta 004 del 09 de abril del 2020.

Por la cual se decide una investigación administrativa

ejercer su derecho a la defensa, no fueron allegadas, 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.”³⁴

8.6. Las garantías mínimas previas respecto a los cargos formulados

Cabe destacar, que la presente investigación administrativa, se adelantó en virtud de la inspección, vigilancia y control que el Gobierno Nacional le asignó a esta Superintendencia de Transporte, para que vigilara el cumplimiento de la normatividad que rige el sector transporte, de las empresas debidamente habilitadas, para la prestación de ese servicio.

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que, respecto al CARGO SEGUNDO y CUARTO imputado a la empresa FLOTA ÁGUILA S.A., la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura de investigación, se estructuró con fundamento en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Sin embargo se debe precisar que el CARGO PRIMERO y TERCERO fueron imputados como conductas que se encuentran directamente descritas en el Estatuto de Transporte, esto es el literal b) y c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Es así, que 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 formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.³⁵

Asimismo, surtido el procedimiento administrativo sancionatorio, vale precisar que 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.³⁶

Así las cosas, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar³⁷ como en todas las etapas del procedimiento administrativo, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.³⁸

8.7. 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 2019.³⁹ Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

³⁴ Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

³⁵ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

³⁶ “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).

³⁷ 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.

³⁸ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

³⁹ 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

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.⁴⁰

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:⁴¹

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.⁴² Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.⁴³⁻⁴⁴

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.⁴⁵

(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.⁴⁶

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.⁴⁷

(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.⁴⁸

Igualmente, se resalta que el Honorable Consejo de Estado, sala de lo Contencioso administrativo, del quince (15) de junio de dos mil diecisiete (2017), radicado 250002324000200600937 01, analizó la procedibilidad de la imposición de sanciones a los vigilados que incumplan las instrucciones expedidas por una superintendencia, así:

“La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga esta facultad. Se trata del poder de la administración de examinar y verificar las actividades

⁴⁰ “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

⁴¹ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad.**” (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

⁴² “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

⁴³ “(...) 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

⁴⁴ “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

⁴⁵ “(...) 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

⁴⁶ “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

⁴⁷ Cfr. Pp. 19 a 21

⁴⁸ “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

desarrolladas por los particulares en aras de que se cumplan las leyes, los reglamentos, órdenes y demás instructivos necesarios para asegurar que tales actividades respondan a los fines de interés público.

La facultad de policía administrativa, que es como se conoce ese poder de supervisión y control a cargo del Estado, no precisa de la existencia de leyes y reglas ad hoc o hiperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de normas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente.”

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

En los cargos PRIMERO y CUARTO, la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura tuvo origen en una norma de rango legal que hace remisión al “tipo en blanco o abierto”, en el cual se hizo referencia a otra norma del mismo rango.

Que el cargo SEGUNDO y TERCERO, se estructuró Con las conductas definidas y establecidas en la Ley 336 de 1996.

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 formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.⁴⁹

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.⁵⁰

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar⁵¹ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.⁵²

NOVENO: 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:⁵³

9.1 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”.⁵⁴

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado **FLOTA ÁGUILA S.A.** con **NIT 860004763 - 1**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

⁴⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

⁵⁰ **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).

⁵¹ 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.

⁵² Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

⁵³ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

⁵⁴ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1.

Por la cual se decide una investigación administrativa

9.2 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.

CARGO PRIMERO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa, se evidencia que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A. con NIT 860004763 - 1**, presuntamente vulneró el literal b) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993, toda vez que presuntamente realiza la alteración del servicio al llevar a cabo la implementación de la tarjeta conecta sabana.

Ley 336 de 1996

“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: (...)

b. En caso de suspensión o alteración parcial del servicio

Lo anterior, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993:

“ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios.”

CARGO SEGUNDO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa, se evidencia que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A. con NIT 860004763 - 1**, presuntamente vulneró el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3.1 del anexo técnico incorporado en la Resolución 677 de 2020, modificada mediante la Resolución 1537 de 2020, toda vez que presuntamente no implementó los protocolos de bioseguridad ordenados por el Gobierno Nacional para evitar y mitigar el contagio de COVID-19, poniendo en riesgo la salud y seguridad de los usuarios del servicio público de transporte terrestre, cuya protección es una obligación que recae sobre las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte de pasajeros.

Ley 336 de 1996

(...) Artículo 2º. [I]a seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

“Resolución 1537 de 2020

Anexo técnico:

(...) numeral 3.1 (...) (...) MEDIDAS GENERALES A IMPLEMENTAR POR PARTE DE (...); EMPRESAS Y CONDUCTORES DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS (...)⁵⁵

Con fundamento en lo descrito anteriormente, la empresa presuntamente trasgredió el artículo 2 de la Ley 336 de 1996, por cuanto puso en riesgo la seguridad de las personas exceptuadas del aislamiento preventivo obligatorio, a quienes debe garantizarse la prestación del servicio público de transporte terrestre.

Lo anterior se encuadra en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, así:

“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: (...)

e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

⁵⁵ Anexo técnico modificado a través de la Resolución 2475 del 23 de diciembre de 2020 “Por la cual se modifican los numerales 3.1, 3.13 y 3.14 del protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del COVID-19 en el sector transporte, adoptado mediante resolución 677 de 2020, modificada por la resolución 1537 de 2020.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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:

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

CARGO TERCERO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa, se evidencia que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A. con NIT 860004763 - 1**, presuntamente no suministró la información que le fue legalmente solicitada por parte de la autoridad competente en la medida en que no otorgó respuesta completa al requerimiento de información realizado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

Con fundamento en lo descrito anteriormente, la empresa presuntamente trasgrede lo dispuesto en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, en el que se 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. (...)"

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:

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

CARGO CUARTO: Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa, se evidencia que la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A. con NIT 860004763 - 1** presuntamente no cumple estrictamente las rutas asignadas, así como también presta sus servicios en rutas para las cuales no cuenta con permiso expedido por el Ministerio de Transporte, dado que, mediante denuncia radicada en esta Entidad, el usuario describe dicha conducta por parte de la citada empresa.

Con fundamento en lo descrito anteriormente, la empresa presuntamente trasgrede lo dispuesto en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la conducta señalada en el literal e) del artículo 46 y tiene como consecuencia la imposición de una multa como se indica a continuación:

Ley 336 de 1996

(...) "Artículo 16. De conformidad con lo establecido por el Artículo 3o. numeral 7o. de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en Tratados, Acuerdos o Convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional.

(...) "Artículo 18. El permiso para la prestación del servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas."

Lo anterior, en concordancia con lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, así:

"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: (...)

Por la cual se decide una investigación administrativa

e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

Sobre la conducta en cuestión se señala en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 que, la sanción correspondiente a una amonestación, 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 (...)*”.

Aunado a lo anterior la conducta en cuestión implica una alteración del servicio al recoger y dejar pasajeros en lugares no autorizados por la autoridad competente, lo que de conformidad con el artículo 45 de la ley 336 de 1996, da lugar a la imposición de una amonestación.

Artículo 45. *La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.*

9.2.1 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de tránsito y transporte

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,⁵⁶ con la colaboración y participación de todas las personas.⁵⁷ A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,⁵⁸ enfatizando que “[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”.⁵⁹

Y, particularmente en el decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.⁶⁰

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.⁶¹ Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;⁶² (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;⁶³ (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.⁶⁴

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,⁶⁵ del Consejo de Estado 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”.⁶⁶

⁵⁶ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

⁵⁷ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

⁵⁸ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

⁵⁹ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁶⁰ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

⁶¹ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159.

⁶² Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

⁶³ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

⁶⁴ “El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y **calidad de los servicios de transporte de carga**, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos”. Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. “**El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país**, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización”. Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

⁶⁵ “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por **una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa** (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el **factor de riesgo inherente** al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas.” Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054.

⁶⁶ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

Por la cual se decide una investigación administrativa

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,⁶⁷ respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.⁶⁸ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.⁶⁹

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,⁷⁰ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa⁷¹ (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,⁷² conductores⁷³ y otros sujetos que intervienen en la actividad,⁷⁴ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,⁷⁵ 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”.⁷⁶

9.2.2 Cargas probatorias

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

⁶⁷ “Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos.” Cfr. Organización Mundial de la Salud. https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/; <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

⁶⁸ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

⁶⁹ Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

⁷⁰ Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.” En el transporte público “i) Su objeto consiste en **movilizar** personas o cosas de un lugar a otro, **a cambio a una contraprestación** pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la **función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad**, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiende al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.

⁷¹ “El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles”. Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. noviembre 15 de 2000.

⁷² V.gr. Reglamentos técnicos.

⁷³ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

⁷⁴ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

⁷⁵ “[...] Esta Corporación ha resaltado la **importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción**, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que **debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad**.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

⁷⁶ Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000-1995-15449-01(25699).

Por la cual se decide una investigación administrativa

(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”.⁷⁷

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”.⁷⁸ 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.”⁷⁹

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”.⁸⁰

(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.”⁸¹

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.⁸² 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”.⁸³

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”.⁸⁴

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.

DÉCIMO: 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. (...)”.⁸⁵

⁷⁷ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁷⁸ Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29.

⁷⁹ Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3.

⁸⁰ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁸¹ Cfr. Código General del Proceso artículo 167.

⁸² “(...) 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. Pág.57

⁸³ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998.

⁸⁴ Cfr. 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.

⁸⁵ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba⁸⁶ conforme al cual “no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso”,⁸⁷ el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.⁸⁸

10.1. Respetto del cargo primero por presuntamente alterar el servicio.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente llevar a cabo la alteración del servicio, toda vez que implementó la tarjeta conecta sabana sin realizar con anterioridad la respectiva comunicación a los usuarios del servicio.

Con fundamento en lo anterior, este Despacho concluye que la Investigada infringió el literal b) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio obrante en el expediente con el fin de establecer el cumplimiento a la normatividad de transporte, por parte de la empresa investigada a partir de los siguientes hechos probados:

(i) Se presentaron quejas por alteración del servicio.

En relación con lo anterior, diferentes ciudadanos y usuarios del servicio, presentan quejas por alteración del servicio por parte de la investigada, en las cuales coinciden al informar, que la empresa **Flota Águila S.A.**, implemento una tarjeta de transporte denominada “Conecta Sabana” lo cual ocasiona: (i) traumatismos en los usuarios toda vez que no fueron informados de dicha acción y no existen lugares para recargarla y (ii) aumento del pasaje, teniendo en cuenta que la empresa investigada realiza cobros por dicha tarjeta.

(i) Por lo anterior, la empresa Flota Águila S.A. al conocer la resolución de apertura número 5389 del 28 de mayo de 2021, presentó descargos, mediante los cuales solicitó se tuviera en cuenta las siguientes pruebas

(...) “Pruebas Documentales:

10. *Certificación de la empresa STS donde consta que se brindó información a los usuarios sobre el funcionamiento del sistema de la tarjeta CONECTA SABANA y por ello se contrató el personal relacionado.*

11. *Certificación de:*

a) *Factura 511 del 9 de octubre de 2019 por la Asociación Paz Verde pagada por la difusión sobre la implementación de la TARJETA CONECTA SABANA.*

b) *Certificación emitida por el señor Carlos Cifuentes, director de emisora Tabio Estéreo 88.3 FM, donde consta la pauta publicitaria sobre la campaña de la Tarjeta Conecta Sabana.*

Una vez analizada la información presentada por la empresa investigada en las oportunidades procesales para ello, en los documentos anexos y argumentos expuestos en los descargos y alegatos de conclusión, se evidencia que la empresa investigada, a la fecha en que fueron presentadas las quejas, vulneró el literal b) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Lo anterior, dado que (i) En la quejas presentadas oportunamente ante esta Superintendencia, en las cuales identifican expresamente a la empresa Flota Águila S.A., se evidencia una afectación a la seguridad y movilidad de los usuarios que utilizan los servicios prestados por la investigada, si se tiene en cuenta que estas quejas están denunciando situaciones tales como, aumento en el valor del pasaje, falta de asequibilidad a la tarjeta conecta sabana, hechos que representan una vulneración a la norma que reglamenta la actividad transportadora. (ii) Si bien, en la presentación de descargos, se aportan documentos tales como certificaciones de información a los usuarios, al realizar la revisión pertinente, se pudo evidenciar que los documentos no permiten probar el cumplimiento de la norma, teniendo en cuenta que es evidente que los medios usados no fueron los idóneas y eficientes para llevar la información a los usuarios.

⁸⁶ “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.

⁸⁷ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. *Manual de Derecho Probatorio*. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

⁸⁸ “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

En ese sentido, las pruebas obrantes en el expediente, conllevan a determinar PROBADA la responsabilidad a la empresa, motivo por el cual se impondrá sanción.

10.2. Respetto del cargo segundo por presuntamente no cumplir con los protocolos de bioseguridad

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no cumplir con los protocolos de bioseguridad ordenados por el Gobierno Nacional para evitar y mitigar el contagio del COVID-19, infringiendo presuntamente lo establecido en el artículo 2 de la ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3.1 del anexo técnico incorporado en las resoluciones 677 y 1537 de 2020.⁸⁹

Este Despacho procedió a verificar el material probatorio obrante en el expediente con el fin de establecer el cumplimiento por parte de la empresa investigada, de lo dispuesto en el artículo 2 de la ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3.1 del anexo técnico incorporado en las resoluciones 677 y 1537 de 2020, a partir de los siguientes hechos probados:

(ii) Se presentaron quejas por incumplimiento de protocolos de bioseguridad.

En relación con lo anterior, los ciudadanos, presentan quejas por incumplimiento de los protocolos de bioseguridad por parte de la investigada, en las cuales coinciden al informar, que la empresa **Flota Águila S.A.**, no cumple con los protocolos de bioseguridad ordenados por el Gobierno Nacional, lo anterior, teniendo en cuenta que recogen pasajeros en la vía sin el cumplimiento de los protocolos de bioseguridad, al momento de abordar los vehículos no se les realiza la desinfección correspondiente e incumplen el distanciamiento social ya que permiten el aforo total de los vehículos.

(ii) Por lo anterior, la empresa Flota Águila S.A. al conocer la resolución de apertura, presentó dentro de los descargos pruebas con el fin de desvirtuar el presente cargo.

Partiendo de lo anterior procede la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte, a resolver el problema jurídico de la investigación que nos ocupa, con el debido análisis que corresponda. En ese sentido se debe tener en cuenta la presunción que partió esta Entidad, al endilgar el cargo segundo, toda vez que para esta Superintendencia de Transporte la empresa presuntamente no implementó los protocolos de bioseguridad ordenados por el Gobierno Nacional para evitar y mitigar el contagio de COVID-19 en la prestación del servicio público de transporte automotor de pasajeros por carretera, poniendo en riesgo la salud y seguridad de los usuarios del servicio público de transporte terrestre, cuya protección es una obligación que recae sobre las empresas habilitadas para prestar el servicio público de transporte.

Que previo a emitir pronunciamiento respecto a lo expuesto por la investigada en las oportunidades procesales, el Despacho considera pertinente que en la presente decisión administrativa, se tenga claro las competencias funcionales que le otorgó el Gobierno Nacional, a la Superintendencia de Transporte, como organismo de inspección, vigilancia y control del servicio público de transporte, de tal forma que este se preste con la mayor eficacia y con la adopción de las medidas de los protocolos de bioseguridad, para prevenir y no propagar el COVID19.

Funciones de la Superintendencia de Transporte frente a los protocolos de bioseguridad para la mitigación del COVID19, en la prestación del servicio de transporte.

Para claridad de lo anterior, es menester recordar que 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 Transporte⁹⁰.

Que en el numeral 8 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018⁹¹ se establece que es función de la Superintendencia de Transporte “[a]delantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones, infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte”.

⁸⁹ Anexo técnico modificado a través de la Resolución 2475 del 23 de diciembre de 2020 “Por la cual se modifican los numerales 3.1, 3.13 y 3.14 del protocolo de bioseguridad para el manejo y control del riesgo del COVID-19 en el sector transporte, adoptado mediante resolución 677 de 2020, modificada por la resolución 1537 de 2020

⁹⁰ Cfr. Artículo 3 del Decreto 2409 de 2018.

⁹¹ “Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”.

Por la cual se decide una investigación administrativa

De igual forma, la Superintendencia de Transporte tiene como objeto 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 delegación⁹² 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 transporte⁹³, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

En esa medida, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte⁹⁴ (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 Transporte⁹⁵, establecidas en la Ley 105 de 1993⁹⁶ excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales⁹⁷. (Subrayado fuera de texto).

Así, la Superintendencia de Transporte es competente para conocer el presente asunto en la medida en que le fueron asignadas funciones de supervisión sobre las empresas prestadoras de servicio público de Transporte Terrestre Automotor Especial⁹⁸. Lo anterior de conformidad con lo establecido en el artículo 7 del Decreto 348 de 2015, compilado por el artículo 2.2.1.6.1.2. del Decreto 1079 de 2015⁹⁹, en el que se señaló que “[I]a inspección, vigilancia y control de la prestación de este servicio público de Transporte terrestre Automotor [Especial] estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces.

En ese sentido y por estar ante la prestación de un servicio público de transporte, el Estado está llamado (i) a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como (ii) a cumplir funciones de policía administrativa¹⁰⁰ (la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas, para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

Que analizadas las condiciones particulares que rodean las diferentes actividades del sector del transporte, el Ministerio de Transporte elaboró el protocolo de bioseguridad especial que debe ser aplicado en este sector por parte de los operadores y conductores de la cadena logística de transporte de carga terrestre y fluvial; empresas y conductores de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros; terminales de transporte terrestre; transporte férreo; entes gestores y concesionarios de los sistemas de transporte masivo en los vehículos y equipos de todas las modalidades de transporte, el cual se adopta mediante la presente resolución y es complementario al protocolo general, adoptado mediante la Resolución 666 de 2020.

En tal sentido mediante Resolución 677 de 2020, se adoptó el protocolo de bioseguridad para la prevención de la transmisión del COVID-19 en el sector de transporte, contenido en el anexo técnico, el cual se orientó en las medidas generales de bioseguridad que debe adoptar el sector transporte con el fin de disminuir el riesgo de transmisión del virus de humano a humano, durante el desarrollo de todas sus actividades.

⁹²Al 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”.

⁹³ Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

⁹⁴ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Decreto 2409 de 2018.

⁹⁵ **Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte.** Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad.”

⁹⁶“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”

⁹⁷Lo anterior, en congruencia con lo establecido en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

⁹⁸ Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.2.1.6.1.2. “La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte terrestre Automotor Especial estará a cargo de la Superintendencia de Puertos y Transporte o la entidad que la sustituya o haga sus veces”

⁹⁹ “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor especial”.

¹⁰⁰ “El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles”. Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3, noviembre 15 de 2000.

Por la cual se decide una investigación administrativa

En efecto, dicha Resolución estableció que de acuerdo con lo establecido en el Decreto Legislativo 539 de 2020, la vigilancia del cumplimiento de este protocolo está a cargo de la secretaría o entidad municipal o distrital que corresponda a esta actividad económica, del municipio o distrito en donde se realiza la operación de transporte público o donde se utilizan los vehículos automotores o no automotores de servicio particular, empero, también señaló que ello se predica sin perjuicio de la vigilancia que sobre el cumplimiento de las obligaciones de los empleadores realice el Ministerio del Trabajo, ni de la vigilancia que ejerza la **Superintendencia de Transporte** o demás autoridades de tránsito y transporte en cada jurisdicción ni de las competencias de otras autoridades, por lo que se aprecia la consagración de la competencia a prevención de cualquiera de las Entidades señaladas, razón por la cual, al haber asumido la competencia esta Superintendencia se entiende plenamente facultada para adelantar todas las actuaciones que se desprendan de tal reglamentación y, así mismo, de la violación de sus disposiciones.

Ahora bien, para el Despacho resulta importante señalar, que las decisiones normativas adoptadas por el Gobierno Nacional, frente a las medidas preventivas y de mitigación para contener la infección respiratoria aguda por Coronavirus Covid-19, dirigidas a los conductores, operadores, empresas de la cadena logística de transporte del servicio público especial, para que sean adoptadas durante la operación de la actividad transportadora, no fueron producto del capricho, por el contrario, el Decreto 417 del 17 de marzo de 2020 y la Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, se tomaron en el marco de la declaración del estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica, amparado por la Constitución Política de Colombia, que en su artículo 215, señala:

ARTICULO 215. *Cuando sobrevengan hechos distintos de los previstos en los artículos 212 y 213 que perturben o amenacen perturbar en forma grave e inminente el orden económico, social y ecológico del país, o que constituyan grave calamidad pública, podrá el Presidente, con la firma de todos los ministros, declarar el Estado de Emergencia por periodos hasta de treinta días en cada caso, que sumados no podrán exceder de noventa días en el año calendario.*

Mediante tal declaración, que deberá ser motivada, podrá el Presidente, con la firma de todos los ministros, dictar decretos con fuerza de ley, destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.

Estos decretos deberán referirse a materias que tengan relación directa y específica con el estado de emergencia, y podrán, en forma transitoria, establecer nuevos tributos o modificar los existentes. En estos últimos casos, las medidas dejarán de regir al término de la siguiente vigencia fiscal, salvo que el Congreso, durante el año siguiente, les otorgue carácter permanente.

El Gobierno, en el decreto que declare el Estado de Emergencia, señalará el término dentro del cual va a hacer uso de las facultades extraordinarias a que se refiere este artículo, y convocará al Congreso, si éste no se hallare reunido, para los diez días siguientes al vencimiento de dicho término.

El Congreso examinará hasta por un lapso de treinta días, prorrogable por acuerdo de las dos cámaras, el informe motivado que le presente el Gobierno sobre las causas que determinaron el Estado de Emergencia y las medidas adoptadas, y se pronunciará expresamente sobre la conveniencia y oportunidad de las mismas.

El Congreso, durante el año siguiente a la declaratoria de la emergencia, podrá derogar, modificar o adicionar los decretos a que se refiere este artículo, en aquellas materias que ordinariamente son de iniciativa del Gobierno. En relación con aquellas que son de iniciativa de sus miembros, el Congreso podrá ejercer dichas atribuciones en todo tiempo.

El Congreso, si no fuere convocado, se reunirá por derecho propio, en las condiciones y para los efectos previstos en este artículo.

El Presidente de la República y los ministros serán responsables cuando declaren el Estado de Emergencia sin haberse presentado alguna de las circunstancias previstas en el inciso primero, y lo serán también por cualquier abuso cometido en el ejercicio de las facultades que la Constitución otorga al Gobierno durante la emergencia.

El Gobierno no podrá desmejorar los derechos sociales de los trabajadores mediante los decretos contemplados en este artículo.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Por otro lado, la Honorable Corte Constitucional, ha señalado lo siguiente:

(...) *"A la luz del artículo 215 de la Constitución, el Estado de Emergencia podrá ser declarado por el Presidente de la República y todos los Ministros siempre que sobrevengan hechos distintos a los previstos en los artículos 212 y 213 que: (i) perturben o amenacen perturbar en forma grave e inminente el orden económico, social y ecológico del país, o que (ii) constituyan grave calamidad pública. Este último concepto ha sido definido por la Corte Constitucional como "una desgracia o infortunio que afecta intempestivamente a la sociedad o a un sector importante de ella...". La calamidad pública alude a un evento o episodio traumático, derivado de causas naturales o técnicas, que altera gravemente el orden económico, social o ecológico, y que ocurre de manera imprevista y sobreviniente.¹⁰¹*

Así las cosas, la normatividad que regulan, la adopción de medidas preventivas y de mitigación del contagio por el virus SARS COV 2, que causa la enfermedad respiratoria aguda por Coronavirus Covid-19, dirigida a la cadena logística de Transporte Público Especial, es de obligatorio cumplimiento, para las empresas, conductores y demás personal que desempeña o hace uso de la actividad transportadora, toda vez que están fueron derivadas de los decretos emanados en la Emergencia Sanitaria.

En tal sentido, el cargo endilgado a la empresa por la violación artículo 2 de la Ley 336 de 1996, de acuerdo con lo previsto en los numerales 3.1 del anexo técnico incorporado en la Resolución 677 de 2020 modificada por la Resolución 1537 de 2020, en concordancia con el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, se formuló con el estricto apego al debido proceso, y así mismo con las competencias funcionales que cuenta esta Entidad como Autoridad de Transporte, encargada de adelantar las funciones de inspección, control y vigilancia a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre, que deben adoptar los protocolos de bioseguridad, función que fue establecida en el artículo 2 de la Resolución 677 de 2020.

En consecuencia, las medidas establecidas en el Anexo Técnico de la Resolución 677 de 2020 en cuanto a los protocolos de bioseguridad que deben adoptar las empresas que prestan el servicio de transporte, es una disposición que ha sido emanada de los decretos dictados por el señor Presidente de la Republica, en el marco de la emergencia Sanitaria, los cuales tienen un talante con fuerza de ley, destinados exclusivamente a conjurar la crisis y a impedir la extensión de sus efectos.

Ahora bien, en lo concerniente a lo señalado en los descargos por parte de la empresa investigada, donde cita la violación al debido proceso y derecho de defensa, es pertinente manifestar que la superintendencia de transporte durante la averiguación preliminar y la investigación administrativa dio cabal cumplimiento al artículo 29 de la Constitución Política de Colombia en concordancia con el artículo 3 de la Ley 1437 de 2011, como se puede observar en el expediente, cuyo contenido expone cada uno de los certificados de entrega de las actuaciones adelantadas por esta Entidad.

Lo anterior, fundamentado en las pruebas obrantes en el expediente, donde se puede evidenciar la adecuada notificación de las actuaciones administrativas y concediendo a la investigada los términos señalados por la ley, con el fin de (i) dar respuesta al requerimiento de información, (ii) presentar escrito de descargos y aportar pruebas y (iii) presentar alegatos de conclusión.

En tal sentido, considera este despacho que la empresa investigada implemento en debida forma los protocolos de bioseguridad de acuerdo con la normatividad vigente en la fecha de expedición de la Resolución No. 5389 del 28 de mayo de 2021, por ello para la Administración y en esta etapa opera la presunción de inocencia.

Por otro lado, en las quejas que fundamentaron la investigación administrativa, y al efectuar el análisis de estas, no se logra evidenciar que los vehículos que señalan, hace parte del parque automotor de la empresa; por lo que no existe la certeza que la empresa cuente con vehículos vinculados, prestando el servicio sin adoptar los protocolos de bioseguridad.

Por lo expuesto, este Despacho no encuentra responsabilidad por parte del Investigado, motivo por el cual no se impondrá sanción alguna por este cargo, y se procederá a EXONERAR.

10.3. Respecto del cargo tercero por presuntamente no suministrar la información que legalmente le fue solicitada por la entidad en el requerimiento de información.

¹⁰¹ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-185 -20 M.P. Alberto Rojas Rios.

Por la cual se decide una investigación administrativa

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente no suministrar información que le fue legalmente solicitada por parte de autoridad competente en la medida en que no otorgó respuesta al requerimiento de información realizado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte en el término indicado por el Despacho infringiendo presuntamente lo establecido en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que las empresas deben cumplir con los siguientes supuestos de hecho:

- (i) **Suministrar la información que legalmente le haya sido solicitada.**
- (ii) **Que la información no repose en los archivos de la entidad.**

Al respecto es importante tener en consideración lo previsto en el inciso final del artículo 15¹⁰² de la Constitución Política, que estableció una regla que regula las actividades de inspección, vigilancia y control de autoridades administrativas, en concreto la posibilidad que tienen las autoridades como la Supertransporte, de solicitar libros de contabilidad y demás documentos privados durante actuaciones en ejercicio de sus funciones.

De otra parte, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, para cada una de las modalidades de transporte terrestre automotor, las empresas deberán tener permanentemente a disposición de la autoridad de transporte competente las estadísticas, libros y demás documentos que permitan verificar la información suministrada. Esto para significar que los requerimientos de información realizados por la Supertransporte, como organismo de control y vigilancia, corresponde a una averiguación preliminar en la que se recolecta información necesaria para el proceso adelantado, cuya finalidad es establecer si existe mérito para adelantar un procedimiento sancionatorio.

En tal sentido, el no suministrar la información requerida es igual de reprochable a la violación misma de las normas de transporte pues con ella no solo se desconoce la autoridad de esta Superintendencia, sino que además resulta ser instrumento idóneo para obstaculizar el acceso a la información que eventualmente pueden dar cuenta de la comisión de conductas sancionables en materia de transporte y le impide a esta Delegatura ejercer las funciones de supervisión.

De acuerdo con lo anterior, este Despacho procedió a verificar el material probatorio que reposa en el expediente, con el fin de establecer el cumplimiento por parte del Investigado de lo dispuesto en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, evidenciando lo siguiente:

Mediante requerimiento No 20208700780091 del 10/12/2020, esta dirección de investigación solicitó información a la investigada, la cual contaba con cinco (5) días hábiles para contestar. Por lo anterior y de la respuesta dada por parte de la investigada frente al cargo tercero, se logra evidenciar que la empresa si presentó en términos respuesta al requerimiento de información referenciado, lo anterior, mediante el radicado No. 20205321435142 del 18 de diciembre de 2020.

Con base en lo anterior, este Despacho no encuentra responsabilidad por parte de la Investigada, teniendo en cuenta que, si entregó respuesta oportuna y en términos al requerimiento de información realizado por este Despacho, motivo por el cual se no impondrá la sanción alguna por este cargo, y se **EXONERA**.

10.4 Respecto del cargo cuarto por presuntamente prestar el servicio de transporte de pasajeros por carretera en rutas para las cuales no se encuentra autorizada y de la alteración del servicio.

En la resolución de apertura, se imputó al Investigado el presente cargo por presuntamente prestar un servicio en rutas no autorizadas, infringiendo presuntamente lo establecido en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la conducta señalada en el literal e) del artículo 46.

Por lo anterior, este Despacho procedió a verificar el material probatorio obrante en el expediente con el fin de establecer el cumplimiento por parte de la empresa investigada, de lo dispuesto en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) Se presentaron quejas por servicios no autorizados.

¹⁰² Constitución Política. Artículo 15. (...) Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la Ley.

Por la cual se decide una investigación administrativa

En relación con lo anterior, ciudadanos, presentan queja por presunta prestación de servicios no autorizados, en la cual informan, que la empresa **Flota Águila S.A.**, presta servicios no autorizados, lo anterior, teniendo en cuenta que prestan el servicio en la ruta Bogotá – Nimaima y viceversa, ruta en la cual no cuentan con autorización.

Por otra parte, se notifica a la investigada de la resolución de apertura, donde se le conceden 15 días hábiles para presentar escrito de descargos y aportar las pruebas que considere necesarias para controvertir los cargos impuestos, lo cual, vencido el termino se evidencia que la empresa Flota Águila S.A., presentó escrito de descargos y aporó pruebas, en el cual respecto al cuarto cargo refiere:

(...) FLOTA ÁGUILA S.A., presta el servicio público de transporte con autorización o permiso del Ministerio de Transporte en la Ruta Bogotá – Vergara, vía Nocaima, conforme a la resolución 1220 de 1993.

Al tenor de la anterior resolución, para llegar al destino de la ruta (Vergara) se parte de Bogotá, y pasa, primero por La Vega, Nocaima, luego por Nimaima para llegar finalmente a Vergara.” (...)

De la respuesta dada por parte de la investigada frente al cargo cuarto, deja incólume el presente cargo, teniendo en cuenta que el cargo referenciado se impone en lo referente a prestar el servicio de transporte en la ruta Bogotá – Nimaima y Viceversa, por lo cual en esta oportunidad la empresa se basó en informar el trayecto de la ruta autorizada y no aportó un permiso emitido por la autoridad competente que permitiera la prestación del servicio en dicha ruta, ni entregó razones jurídicamente validas por las cuales recoge y deja usuarios en el municipio de Nimaima.

Con base en lo anterior, este Despacho encuentra responsabilidad por parte de la Investigada, teniendo en cuenta que, si bien en los descargos presentó respuesta con el fin de controvertir el cargo cuarto, no se evidencia material probatorio que lo desvirtúe.

Igualmente es importante manifestar que, si bien la empresa Flota Águila S.A. tiene autorizada la ruta Bogotá – Vergara, esta no cuenta con la autorización para prestar el servicio en el cual el origen y destino sea el Municipio de Nimaima, aun teniendo en cuenta que esta municipalidad se encuentra en el trayecto de una ruta autorizada por el Ministerio de Transporte.

Por lo anterior, se encuentra RESPONSABLE a la empresa Flota Águila S.A., en lo referente a la prestación de servicios no autorizado, al prestar el servicio de transporte en una ruta no autorizada por la autoridad competente, hechos expuestos en la parte motiva del presente acto administrativo, razón a que se impondrá la sanción correspondiente por este cargo.

DÉCIMO PRIMERO: 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”.¹⁰³

Al respecto, para cada uno de 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.¹⁰⁴ Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

¹⁰³ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4.

¹⁰⁴ A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final:

La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia “es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub.

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar “(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones”. Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015.

Otras autoridades administrativas también han señalado que “[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –

Por la cual se decide una investigación administrativa

11.1. EXONERAR

Del **CARGO SEGUNDO** acción consagrada en el artículo 2 de la ley 336 de 1996, en concordancia con lo previsto en el numeral 3.1 del anexo técnico incorporado en la resolución 677 del 2020. Se declara NO responsable y se exonera del mismo.

Del **CARGO TERCERO**, toda vez que al validar la información presentada por la investigada, se logra corroborar que la empresa Flota Águila S.A. presentó en términos respuesta al requerimiento de información 20208700780091 del 10 de diciembre de 2020.

11.2. DECLARAR RESPONSABLE

Del **CARGO PRIMERO**, por incumplir lo establecido en el literal b) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Del **CARGO CUARTO**, consagrado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la conducta señalada en el literal e) del artículo 46.

11.2.1 Sanciones procedentes

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 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”.

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

De otra parte 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”. (Subrayado y negrita fuera del texto original)

Teniendo en cuenta lo dicho, viendo la conducta del Investigado inmersa en el criterio de graduación de la sanción señalada en los numerales 4 y 6 del precitado artículo del CPACA y como quiera que la amonestación y sanción a imponer en el presente asunto son las establecidas en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996 y en el parágrafo, literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, normativa que fundamentó la expedición de la presente investigación, siendo la primera la amonestación, la cual consiste en la exigencia perentoria a la empresa transportadora para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta y por otra parte la sanción referenciada en el artículo 46, por la cual, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad y que el patrimonio es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo verificar una imagen fiel de una organización y la capacidad de sus recursos por lo que:

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

Frente al **CARGOS PRIMERO** se impone una sanción a título de **MULTA** puesto que el Investigado desplegó una conducta que alteró el servicio, poniendo en riesgo la seguridad de los usuarios, situación que hace que esta Superintendencia de Transporte, ejecute las competencias funciones de inspección, vigilancia y control para el cumplimiento de la normatividad de transporte.

Por lo anterior y atendiendo lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019¹⁰⁵, el valor de la multa a título de sanción que se impone en este cargo será de **MIL DOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO (1254 UVTs)** Unidades de Valor Tributario; que, a su turno, equivalen a la suma de **CUARENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL PESOS M/CTE (\$44.651.000)**¹⁰⁶⁻¹⁰⁷.

Frente al **CARGO CUARTO**: se impone una sanción a título de **MULTA** ya que esta Entidad, encargada por velar el cumplimiento a la normatividad, para que se garantice la debida prestación del servicio de transporte, se logró probar que la empresa investigada presta servicios no autorizados.

En ese sentido, y de conformidad con lo previsto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019¹⁰⁸, el valor de la multa a título de sanción que se impone en este cargo será de **NOVECIENTOS NOVENTA Y UN (991 UVTs)** Unidades

¹⁰⁵ “ARTÍCULO 49. CÁLCULO DE VALORES EN UVT. A partir del 1 de enero de 2020, todos los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, actualmente denominados y establecidos con base en el salario mínimo mensual legal vigente (smmlv), deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Tributario (UVT). En adelante, las actualizaciones de estos valores también se harán con base en el valor de la UVT vigente.

PARÁGRAFO. Los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1 de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv.”

¹⁰⁶ La Resolución número 084 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 (\$35.607.00). 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 (\$877.803.00). Ahora bien, el artículo 46 de la ley 336 de 1996 prevé sanciones entre 1 y 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes para el modo de transporte terrestre. Siendo así, y en aplicación del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, su equivalencia en UVT sería la siguiente:

Salarios mínimos	UVT
1	24,65254023085348
700	17.256,77816159744

¹⁰⁷ El valor de la sanción se gradúa teniendo en cuenta las aproximaciones establecidas en el artículo 868 del Estatuto Tributario.

¹⁰⁸ “IBIDEM

Por la cual se decide una investigación administrativa

de Valor Tributario que, a su turno, equivalen a la suma de **TREINTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL PESOS M/CTE (\$35.287.000)**.

Para un **VALOR TOTAL** de **SETENTA Y NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO MIL PESOS M/CTE (\$79.938.000)** al encontrar que las conductas enunciadas generan un impacto social negativo, si se tiene en cuenta que con ellas se vulnera el orden jurídico establecido y el carácter de obligatoriedad que tienen las normas en el ordenamiento jurídico.

Por último, se resalta que, como elemento fundamental para la dosificación de la sanción, se tuvo en cuenta la información financiera correspondiente al año 2020 y el salario mínimo mensual legal vigente para el año 2020, fecha para la cual ocurrieron los hechos que motivaron la formulación de los cargos en contra de la empresa **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1**.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: Declarar **RESPONSABLE** a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

Del **CARGO PRIMERO** al no cumplir con lo consagrado en el literal b) del artículo 46 de la ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Ley 105 de 1993.

Del **CARGO CUARTO** por incurrir en la conducta descrita en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con la conducta señalada en el literal e) del artículo 46.

ARTÍCULO SEGUNDO: EXONERAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

Del **CARGO SEGUNDO** por las razones expuestas en el presente proveído.

Del **CARGO TERCERO**, de conformidad con lo desarrollado en la presente decisión administrativa.

ARTÍCULO TERCERO: SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 - 1** frente a:

CARGO PRIMERO con **MULTA** de **CUARENTA Y CUATRO MILLONES SEISCIENTOS CINCUENTA Y UN MIL PESOS M/CTE (\$44.651.000)** equivalentes a **MIL DOCIENTOS CINCUENTA Y CUATRO (1254 UVTs)** Unidades de Valor Tributario, por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO CUARTO: con **MULTA** de **TREINTA Y CINCO MILLONES DOSCIENTOS OCHENTA Y SIETE MIL PESOS M/CTE (\$35.287.000)** equivalentes a **NOVECIENTOS NOVENTA Y UN (991 UVTs)** Unidades de Valor Tributario

Para un **VALOR TOTAL** de **SETENTA Y NUEVE MILLONES NOVECIENTOS TREINTA Y OCHO MIL PESOS M/CTE (\$79.938.000)** al encontrar que las conductas enunciadas generan un impacto social negativo, si se tiene en cuenta que con ellas se vulnera el orden jurídico establecido y el carácter de obligatoriedad que tienen las normas en el ordenamiento jurídico.

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 otro medio

Por la cual se decide una investigación administrativa

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 con 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 la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros **FLOTA ÁGUILA S.A.**, con **NIT 860004763 – 1**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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

ARTÍCULO SEXTO: COMUNICAR el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte a Angela María Chiguasuque Beltrán, Margarita María Salavarieta Castro, Leydi Esperanza rodríguez, Lisbeth García, Diana M Fuentes Sanabria, José Manuel González Poveda, Nicolas Hassim Espinosa Ramírez, Gonzalo Alberto Achury González, Flota Santa Fe Ltda y a las correspondientes personas anónimas.

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

ARTÍCULO OCTAVO: 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 Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE, COMUNIQUESE Y CÚMPLASE

Firmado
digitalmente por
OTALORA
GUEVARA
HERNAN DARIO
Fecha: 2022.10.04
09:01:36 -05'00'

HERNAN DARÍO OTÁLORA GUEVARA
Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Notificar: **9098 DE 03/10/2022**

FLOTA ÁGUILA S.A.

Representante Legal o quien haga sus veces

Dirección: Oficina Principal Dg 23 No. 69-60 Oficina 201
BOGOTA D.C.

Comunicar:

ANGELA MARÍA CHIGUASUQUE BELTRÁN

Correo: angelita915@live.com

MARGARITA MARÍA SALAVARRIETA CASTRO

Correo: msalavarietacastro@gmail.com

LEYDI ESPERANZA RODRÍGUEZ

Correo: lorodriguezg87@gmail.com

LISBETH GARCIA

Correo: lisbethgt83@gmail.com

DIANA M FUENTES SANABRIA

Correo: d.fuentes248@hotmail.com

Por la cual se decide una investigación administrativa

JOSÉ MANUEL GONZÁLEZ POVEDA

Correo: asociaciontransportenio@gmail.com

NICOLAS HASSIM ESPINOSA RAMÍREZ

Correo: nhespinosar@unal.edu.co

GONZALO ALBERTO ACHURY GONZÁLEZ

Correo: achuryg@gmail.com

FLOTA SANTA FE LTDA

Correo: gerencia@flotasantafe.com

Correo: rosap@hotmail.com

Correo: gforelai@gmail.com

Correo: carolinagomezdelgado@outlook.es

Correo: george250166@hotmail.com

Correo: dprins13@yahoo.com

Redactor: Jeffrey Rivas.

Revisó: Miguel Triana.

EL JUEVES 1 DE DICIEMBRE DE 2022, SE REALIZARÁN LAS ELECCIONES DE JUNTA DIRECTIVA DE LA CÁMARA DE COMERCIO DE BOGOTÁ. LA INSCRIPCIÓN DE LISTAS DE CANDIDATOS DEBE HACERSE DURANTE LA SEGUNDA QUINCENA DEL MES DE OCTUBRE. PARA MÁS INFORMACIÓN, PODRÁ COMUNICARSE AL TELÉFONO 5941000 EXT. 2597, AL CORREO ELECCIONJUNTADIRECTIVA@CCB.ORG.CO, DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL (AVENIDA EL DORADO #68D-35, PISO 4), O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB WWW.CCB.ORG.CO

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

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: FLOTA AGUILA S A
Nit: 860004763 1
Domicilio principal: Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 00129988
Fecha de matrícula: 30 de enero de 1980
Último año renovado: 2022
Fecha de renovación: 30 de marzo de 2022
Grupo NIIF: GRUPO II

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Dg 23 No. 69-60 Ofc 201
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: fa_central@hotmail.com
Teléfono comercial 1: 2639225
Teléfono comercial 2: 4101300
Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Dg 23 No. 69-60 Ofc 201
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico de notificación: fa_central@hotmail.com
Teléfono para notificación 1: 2639225
Teléfono para notificación 2: 4101300
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica NO 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

Escritura Pública No. 007269, Notaría 4 Bogotá, del 02 de noviembre de 1979, inscrita el 30 de enero de 1980, bajo el número 0080759 del libro IX, se constituyó la sociedad, limitada, denominada: FLOTA AGUILA LTDA.

La sociedad antes citada se constituyó para continuar la empresa que conformaba el objeto social de la sociedad: FLOTA AGUILA LIMITADA, constituida por Escritura Pública número 001847 otorgada en la Notaría 1 de Bogotá, el 09 de julio de 1941, inscrita en esta Cámara de Comercio el 14 de julio de 1941 bajo el número 007445 del libro respectivo, sociedad que se hallaba disuelta.

REFORMAS ESPECIALES

Por Escritura Publica No. 199 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca) de Bogotá D.C., del 12 de abril de 2012, inscrita el 18 de abril de 2012 bajo el No. 01626228 del libro IX, la sociedad de la referencia cambio su nombre de: FLOTA AGUILA LTDA., por el de: FLOTA AGUILA S A.

Por Escritura Pública No. 199 de la Notaria Única de Tenjo (Cundinamarca) de Bogotá D.C., del 12 de abril de 2012, inscrita el 18 de abril de 2012 bajo el No. 01626228 del libro IX, la sociedad de la referencia se transformó de Sociedad Limitada a Sociedad Anónima bajo el nombre de: FLOTA AGUILA S A.

ÓRDENES DE AUTORIDAD COMPETENTE

Mediante Oficio No. 1852 del 15 de julio de 2019, inscrito el 6 de Agosto de 2019 bajo el no. 00178969 del libro VIII, el Juzgado 6 Civil del Circuito de Bogotá D.C , comunicó que en el proceso verbal No. 110013103006201900344-00 de Lucia Perea Holguin identificada con cédula de ciudadanía No. 51.632.286, Carolyn Audrey Forero Sánchez identificada con cédula de ciudadanía No. 1.032.422.499 y Martín Mariño Forero contra Luis Leonardo Bejarano Villamil identificado con cédula de ciudadanía No. 11.447.313. FLOTA AGUILA S.A identificada con NIT. 860.004.763, Jose Ignacio Jimenez Urbina identificado con cédula de ciudadanía No. 3.194.829 y QBE SEGUROS S.A identificada con NIT No. 860.002.534-0, se decretó la inscripción de la demanda en la sociedad de la referencia.

Mediante Oficio No. 241 del 13 de junio de 2022 el Juzgado Promiscuo Del Circuito de Manzanaras (Caldas), inscrito el 7 de Septiembre de 2022 con el No. 00199538 del libro VIII, ordenó la inscripción de la demanda en la sociedad de la referencia, dentro del proceso de responsabilidad civil extracontractual No. 17433318900120210008800 de Jesús María Soto Puertas C.C. 10.210.256 y otros, Contra: FLOTA AGUILA N.I.T. 860.004.763-1 y otros.

TÉRMINO DE DURACIÓN

La persona jurídica no se encuentra disuelta y su duración es hasta el 2 de noviembre de 2050.

OBJETO SOCIAL

El objeto de la sociedad es continuar con la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, carga, correo y remesas en todos

sus modos, en el ámbito municipal, intermunicipal, interdepartamental e internacional y las que posteriormente se creen, en los medios de transporte requeridos para cada modalidad. En desarrollo del mismo podrá la sociedad ejecutar todos los actos o contratos que fueren convenientes o necesarios para el cabal cumplimiento de su objeto social y que tengan relación directa con el transporte terrestre por carretera mencionado, tales como: 1. Formar parte de otras sociedades, fusionarse con ellas, absorberlas y/o adquirirlas; 2. Comprar, importar, vender, tomar en administración, adquirir, recibir en (sic) vehículos automotores, naves, aeronaves y cualquier (SIC) transporte; 3. Comprar, vender, tomar en arrendamiento, o (SIC) de cualquier naturaleza; (sic) hipotecar, tomar o dar en arrendamiento bienes inmuebles; 5. Importar, adquirir y vender repuestos y accesorios para vehículos automotores, establecer talleres de reparación de los mismos y de mecánica en general, para uso de la sociedad y de terceros; 6. Dar o recibir dinero en mutuo, girar, endosar, aceptar y cancelar documentos negociables y otros efectos de comercio, abrir cuentas en los bancos y entidades financieras, celebrar y ejecutar transacciones bancarias y de comercio; 7. Firmar convenios y contratos de integración o fusión con otras empresas de transporte. 8. Avalar las obligaciones financieras que contraigan las sociedades en las que tiene participación accionaria hasta por los montos establecidos en los estatutos para el representante legal y junta directiva establecer estaciones de servicio, importar y comercializar lubricantes, combustibles y derivados del petróleo, aceites, sintéticos, y todo tipo de aceites y grasas para maquinaria industrial, automotriz, agrícola y ganadera. 10. prestar el servicio de lavado, mantenimiento, latonería, pintura, engrase, reparación y parqueo de vehículos. 11. Prestar servicios especiales y turismo dentro y fuera del territorio nacional.

CAPITAL

*** CAPITAL AUTORIZADO ***

Valor : \$2.496.000.000,00
No. de acciones : 8.320,00
Valor nominal : \$300.000,00

*** CAPITAL SUSCRITO ***

Valor : \$1.248.000.000,00
No. de acciones : 4.160,00
Valor nominal : \$300.000,00

*** CAPITAL PAGADO ***

Valor : \$1.248.000.000,00
No. de acciones : 4.160,00
Valor nominal : \$300.000,00

REPRESENTACIÓN LEGAL

La sociedad tendrá un Gerente que será el representante legal. En las faltas accidentales o temporales será reemplazado por el Subgerente. La empresa tendrá un Subgerente Jurídico Administrativo y un Subgerente Operativo.

FACULTADES Y LIMITACIONES DEL REPRESENTANTE LEGAL

En ejercicio de sus funciones como administrador y Representante Legal de la sociedad, el Gerente tendrá las siguientes atribuciones:

A) Ejecutar las decisiones de los órganos de administración de la sociedad, tales como asamblea general de accionistas y Junta Directiva; B) Convocar la asamblea de accionistas y la Junta Directiva. C) Presentar a la asamblea de accionistas en su reunión anual, el balance general, el inventario de activos y pasivos, el detalle de la cuenta de pérdidas y ganancias, el informe de los negocios sociales y el proyecto de distribución de utilidades; D) Designar y remover los empleados que no estén adscritos a otros órganos de la sociedad y fijar su asignación salarial; E) Vigilar y conservar los bienes sociales; F) Velar porque los empleados subalternos cumplan con sus obligaciones laborales y de lealtad a la empresa; G) Celebra los contratos necesarios a los fines de la sociedad, cuya cuantía no exceda los 120 salarios mínimos mensuales vigentes; H) Constituir apoderados judiciales y extrajudiciales para que represente a la empresa en casos especiales; I) Vela por el recaudo e inversión de los dineros y valores de la compañía; J) Asistir a las reuniones de asambleas o juntas de compañías donde la sociedad tenga intereses y deba asistir; K) Ejecutar las ordenes que le impartan la asamblea de accionistas y la Junta Directiva; L) Representar a la sociedad, judicial y extrajudicialmente, en todas las actuaciones en que deba intervenir, de manera que en ningún momento quede sin representación en sus negocios; LL) Las demás que le confieren las leyes y los estatutos y las que le correspondan por la naturaleza de su cargo. Subgerencia la empresa tendrá un subgerente jurídico administrativo y un subgerente operativo, quienes tendrán un periodo de un (01) Año sin perjuicio de que puedan ser reelegidos indefinidamente o removidos en cualquier tiempo sus funciones serán las siguientes subgerente jurídico administrativo: 1) Desempeñar las funciones de gerente en sus ausencias temporales, 2) Representar a la sociedad, judicial y extrajudicialmente en las diligencias que deba intervenir de manera que en ningún momento quede sin representación, 3) Nombrar apoderados judiciales y extrajudiciales para que represente a la empresa en coordinación con la gerencia 4) Cumplir las funciones administrativas conforme al manual de funciones que se le asigne, 5) Ejercer las funciones de jefe jurídico, 6) Hará seguimiento y supervisión a los funcionarios de quienes sea el jefe inmediato de conformidad con el organigrama de la empresa 7) Será la primera instancia para resolver los procesos disciplinarios que se lleven por el departamento de talento humano 8) Presentar informes al gerente, Junta Directiva y asamblea, cuando estén le sean requeridos y 9) Las demás funciones que le sean atribuidas por el gerente general - subgerente operativo: 1) Representar a la sociedad, judicial y extrajudicialmente, en las diligencias que deba intervenir de manera que en ningún momento quede sin representación, 2) En coordinación con la gerencia otorgar poderes para que la empresa sea representada, 3) Ejercer las funciones de jefe 4) Coordinar y dirigir la programación y mantenimiento de los vehículos para la prestación del servicio, de acuerdo a los lineamientos fijados por las autoridades competentes. 5) Hará seguimiento y supervisión los funcionarios de quienes sea el jefe inmediato de conformidad con el organigrama de la empresa. 6) Presentar informes al gerente, Junta Directiva y asamblea, cuando estos le sean requeridos y 7) Las demás funciones que le sean

atribuidas por el Gerente General.

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Acta No. 010 del 15 de marzo de 2018, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 4 de mayo de 2018 con el No. 02337170 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Gerente	Miguel Arturo Jimenez Sanchez	C.C. No. 000000003194654

Por Acta No. 010 del 15 de marzo de 2018, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 17 de mayo de 2018 con el No. 02340788 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Subgerente Jurídico	Claudia Maria Pereira Morales	C.C. No. 000000057429864

Por Acta No. 019 del 19 de marzo de 2021, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 27 de mayo de 2021 con el No. 02709855 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Subgerente Operativo	Felipe Campos Farfan	C.C. No. 000000011446450

ÓRGANO DE ADMINISTRACIÓN

JUNTA DIRECTIVA

Por Acta No. 25 del 28 de marzo de 2022, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 7 de junio de 2022 con el No. 02846966 del Libro IX, se designó a:

PRINCIPALES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Alexander Forero Gomez	C.C. No. 000000011235321
Segundo Renglon	Ruben Alonso Granados Tibaquirá	C.C. No. 000000003230446
Tercer Renglon	Luis Fernando Sanchez Malaver	C.C. No. 000000003194954

SUPLENTES

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Primer Renglon	Blanca Mercedes Forero Avellaneda	C.C. No. 000000041361076

Segundo Renglon Carlos Alirio Miranda C.C. No. 000000000179734
Forero

Tercer Renglon Marco Emilio Zapata C.C. No. 000000003198610
Viracacha

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 010 del 15 de marzo de 2018, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 4 de mayo de 2018 con el No. 02337171 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal	Rodrigo Julio Castañeda	C.C. No. 000000080405533 T.P. No. 49720-T

Por Acta No. 21 del 3 de noviembre de 2021, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 26 de noviembre de 2021 con el No. 02766335 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal	Angela Edelmira	C.C. No. 000000035533441
Suplente	Jimenez Enriquez	T.P. No. 138367-T

REFORMAS DE ESTATUTOS

REFORMAS:

ESCRITURAS NO.	FECHA	NOTARIA	INSCRIPCION
9725	31-XII -1.980	4 BTA.	29- I -1.981 NO. 95.765
4514	28-VIII-1.981	4 BTA.	28-VIII-1.981 NO.104.903
1506	15- IV-1.985	4 BTA.	13- V-1.985 NO.169.878
1524	16- IV-1.985	4 BTA.	13- V-1.985 NO.169.879
3814	21-VIII-1.985	4 BTA.	12- IX -1.985 NO.176.649
2452	4- VI -1.985	4 BTA.	13- IX -1.985 NO.176.674
6616	13- XI -1.986	4 BTA.	21- XI -1.986 NO.201.212
7114	3- XII-1.986	4 BTA.	3- XII-1.986 NO.202.175
1823	14- IV-1.987	4 BTA.	21- IV-1.987 NO.209.728
1966	23- IV-1.987	4 BTA.	28- IV-1.987 NO.210.111
4181	3-VIII-1.987	4 BTA.	20-VIII-1.987 NO.217.232
5598	1- X- 1.987	4 BTA.	7 -X -1.987 NO.220.545
1686	5-IV- 1.988	4 BTA.	14-IV -1.988 NO.233.354
1532	22-III -1989	4 BTA.	4-IV -1.989 NO.261.045
3090	23- V -1990	4 BTA.	1- VI -1.990 NO.295.822
1265	24-II -1992	4 BTA.	25- II -1.992 NO.357.125
3773	14- V --1992	4 STAFE BTA	27- V -1.992 NO.366.493
6315	25-VII--1992	4 STAFE BTA	21-VIII-1.992 NO.375.559
9673	30-X -1992	4 STAFE BTA	3-XII -1.992 NO.387.935
5556	15-IX -1993	4 STAFE BTA	28-IX -1.993 NO.421.712
6953	19-XI -1993	4 STAFE BTA	25-XI -1.993 NO.428.512
7649	20-XII -1993	4 STAFE BTA	8- II -1.994 NO.436.551
2526	23- V -1994	4 STAFE BTA	13-VII-1.994 NO.454.887
6678	05-XII--1995	4 STAFE BTA	13-III-1.996 NO.530.686
2660	6- VI-1996	4 STAFE BTA	14- VI-1.996 NO.541.928

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
E. P. No. 0002473 del 2 de julio de 1997 de la Notaría 4 de Bogotá D.C.	00599897 del 2 de septiembre de 1997 del Libro IX
E. P. No. 0004215 del 10 de octubre de 1997 de la Notaría 4 de Bogotá D.C.	00608068 del 27 de octubre de 1997 del Libro IX
E. P. No. 0001047 del 18 de marzo de 1998 de la Notaría 4 de Bogotá D.C.	00630679 del 21 de abril de 1998 del Libro IX
E. P. No. 0001873 del 1 de junio de 1999 de la Notaría 4 de Bogotá D.C.	00684524 del 17 de junio de 1999 del Libro IX
E. P. No. 0001235 del 11 de abril de 2000 de la Notaría 4 de Bogotá D.C.	00725836 del 26 de abril de 2000 del Libro IX
E. P. No. 0003135 del 14 de diciembre de 2001 de la Notaría 48 de Bogotá D.C.	00809347 del 4 de enero de 2002 del Libro IX
E. P. No. 0000560 del 28 de diciembre de 2001 de la Notaría Única de Bogotá D.C.	00816276 del 25 de febrero de 2002 del Libro IX
E. P. No. 0000340 del 19 de febrero de 2002 de la Notaría 48 de Bogotá D.C.	00817194 del 4 de marzo de 2002 del Libro IX
E. P. No. 0000716 del 27 de marzo de 2002 de la Notaría 48 de Bogotá D.C.	00824779 del 30 de abril de 2002 del Libro IX
E. P. No. 0000368 del 1 de noviembre de 2002 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	00854477 del 26 de noviembre de 2002 del Libro IX
E. P. No. 0000383 del 18 de diciembre de 2003 de la Notaría Única de Bogotá D.C.	00911880 del 19 de diciembre de 2003 del Libro IX
E. P. No. 0000185 del 17 de junio de 2004 de la Notaría Única de Bogotá D.C.	00941909 del 6 de julio de 2004 del Libro IX
E. P. No. 0000116 del 23 de marzo de 2006 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	01052988 del 3 de mayo de 2006 del Libro IX
E. P. No. 0000395 del 28 de septiembre de 2006 de la Notaría 1 de Tenjo (Cundinamarca)	01086535 del 24 de octubre de 2006 del Libro IX
E. P. No. 199 del 12 de abril de 2012 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	01626228 del 18 de abril de 2012 del Libro IX
E. P. No. 362 del 11 de agosto de 2015 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	02044061 del 14 de diciembre de 2015 del Libro IX
E. P. No. 042 del 8 de febrero de 2018 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	02305763 del 23 de febrero de 2018 del Libro IX
E. P. No. 183 del 8 de mayo de 2018 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	02340787 del 17 de mayo de 2018 del Libro IX
E. P. No. 925 del 6 de diciembre de 2021 de la Notaría Única de Tenjo (Cundinamarca)	02780137 del 6 de enero de 2022 del Libro IX

SITUACIÓN DE CONTROL Y/O GRUPO EMPRESARIAL

Por Documento Privado del 29 de octubre de 2021 de Representante Legal, inscrito el 18 de Noviembre de 2021 bajo el número 02763878 del libro IX, se comunicó que se ha configurado una situación de grupo empresarial por parte de la sociedad matriz: FLOTA AGUILA S A, respecto de las siguientes sociedades subordinadas:

- RAPIDO EL CARMEN S.A

Domicilio: Bogotá D.C.
Nacionalidad: Colombiana
Actividad: Prestación del servicio público de transporte de pasajeros, carga, correo y remesas en todos sus modos, en el ámbito municipal, intermunicipal, interdepartamental e internacional y las que posteriormente se creen, en los medios de transporte requeridos para cada modalidad.
Presupuesto: Numeral 1 y 3 Artículo 261 del Código de Comercio y artículo 28 de la Ley 222 de 1995

Fecha de configuración de la situación de control : 2008-04-01

- INVERSIONES AGUILA S A

Domicilio: Tenjo (Cundinamarca)
Nacionalidad: Colombiana
Actividad: Importación y exportación, compra, venta y comercialización de lubricantes y combustibles en todas sus modalidades como gasolina corriente, extra, A.C.P.M, y todos los derivados del petróleo, aceites sintéticos, normales, subnormales, grasas, válvulas y todo tipo de aceites para maquinaria industrial, automotriz, agrícola y ganadera, importación y exportación, compra, venta y comercialización de llantas para todo tipo de vehículos, prestar servicios de lavado, engrase despinchado, parqueaderos y garajes, administrar bombas y estaciones de servicio de despacho de combustibles y gasolineras, reparación de todo tipo de motores a gasolina y Diesel, cajas mecánicas y automáticas, transmisiones, prestar servicios de latonería y pintura y en general la prestación de todo tipo de servicios de mantenimiento y que sean requeridos para el suministro, instalación, mantenimiento y reparación de todo (sic) tipo de vehículos. Igualmente prestara servicios de transporte de carga y pasajeros.

Presupuesto: Numeral 3 Artículo 261 del Código de Comercio y artículo 28 de la Ley 222 de 1995

Fecha de configuración de la situación de control : 2008-04-01

- INVERSORA Y COMERCIALIZADORA JUAICA S A

Domicilio: Bogotá D.C.
Nacionalidad: Colombiana
Actividad: 1. La inversión en toda clase de bienes muebles, inmuebles, derechos o bienes inmateriales, su administración, arrendamiento, pignoración y enajenación. 2. La comercialización de toda clase de bienes muebles, inmuebles, derechos o bienes inmateriales. 3. La inversión en acciones, cuotas participaciones de sociedades civiles o comerciales sin importar su objeto social y/o la participación

como socio industrial en las mismas. 4. Administrar y explotar el servicio público de transporte terrestre masivo, colectivo o individual de pasajeros de carga, escolar, servicios especiales, turismo y mixto, por medio de toda clase de vehículos ensamblados para tal fin como automóviles, microbuses, buses, unidad bi o triarticuladas que la sociedad adquiera o que a ella se afilien. 5. La importación, compra y venta de vehículos, repuestos, combustibles e insumos para automotores. 6. La compra de terrenos para garajes, talleres, almacene de repuestos, edificaciones para la sociedad y la explotación y la administración de taller de reparación y estaciones de servicio. 7. El recaudo de impuestos, tasas, contribuciones y gravámenes de las entidades públicas del orden nacional, departamental, distrital o municipal y de la facturación de empresas públicas o privadas o no de servicios públicas o privadas. 8. La representación de firmas nacionales o extranjeras cualquiera que sea su objeto y la celebración de contratos de agencia comercial. 9. El servicio de mensajería y de encomiendas, en el ámbito nacional o internacional. 10. El desarrollo, administración y comercialización de software, bajo las modalidades de licenciamiento, arrendamiento, distribución o venta. 11. La prestación por intermedio de su personal de servicios profesionales o técnicos en profesiones aprobadas por el gobierno colombiano y servicios técnicos especializados del sector financiero e informático. 12. La prestación de servicios bajo la modalidad outsourcing respecto de cualquiera de las actividades previstas en este objeto social. 13. La participación en licitaciones públicas o privadas, para lo cual podrá formar consorcios, uniones temporales o participar en sociedad. 14. El recaudo y la administración de recursos de terceros con el fin de realizar los pagos a que estén obligados.

Presupuesto: Numeral 3 Artículo 261 del Código de Comercio y artículo 28 de la Ley 222 de 1995

Fecha de configuración de la situación de control : 2008-04-01

- EXPRESO GAVIOTA S A

Domicilio: Bogotá D.C.

Nacionalidad: Colombiana

Actividad: Explotación, prestación y administración del servicio público de transporte automotor terrestre urbano, suburbano, intermunicipal mixto, interdepartamental, nacional, servicio especial en las modalidades de pasajeros, en las siguientes formas ordinario, directo, colectivo, individual, lujo por medio de todo tipo de vehículos automotores de acuerdo a la modalidad habilitada y acogiéndose para ello a las normas vigentes sobre la materia, en especial al estatuto nacional del transporte o demás normas que lo complementen, modifiquen o revoquen.

Presupuesto: Numeral 3 Artículo 261 del Código de Comercio y artículo 28 de la Ley 222 de 1995

Fecha de configuración de la situación de control : 2014-05-02

****Aclaración Situación De Control y Grupo Empresarial****

Se aclara la Situación De Control y Grupo Empresarial inscrita el 18 de Noviembre de 2021 bajo el No. 02763878 del libro IX, en el sentido de indicar que las sociedades FLOTA AGUILA S A, TRANSPORTES LA ESPERANZA S A y TRANSPORTES TISQUESUSA S.A. (Matrices), comunican que se configura Situación De Control y Grupo Empresarial conjunto sobre las sociedades: RAPIDO EL CARMEN S.A, INVERSIONES AGUILA S A, INVERSORA Y COMERCIALIZADORA JUAICA S A y EXPRESO GAVIOTA S A, (Subordinadas).

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: 4921

ESTABLECIMIENTO(S) DE COMERCIO

A nombre de la persona jurídica figura(n) matriculado(s) en esta Cámara de Comercio de Bogotá el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio:

Nombre: FLOTA AGUILA - TRANSPORTES LA ESPERANZA
- TRANSP TISQUESUSA
Matrícula No.: 02420372
Fecha de matrícula: 27 de febrero de 2014
Último año renovado: 2022
Categoría: Establecimiento de comercio
Dirección: Dg 23 No. 69-11 Taquilla 2- 150-3 Mod.
Azul
Municipio: Bogotá D.C.

SI DESEA OBTENER INFORMACIÓN DETALLA DE LOS ANTERIORES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO O DE AQUELLOS MATRICULADOS EN UNA JURISDICCIÓN DIFERENTE A LA DEL PROPIETARIO, DEBERÁ SOLICITAR EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DEL RESPECTIVO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, AGENCIAS Y SUCURSALES, QUE LA PERSONA JURÍDICA TIENE MATRICULADOS EN OTRAS CÁMARAS DE COMERCIO DEL PAÍS, PODRÁ CONSULTARLA EN WWW.RUES.ORG.CO.

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 Mediana

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

Ingresos por actividad ordinaria \$ 5.509.556.731
Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el período - CIIU : 4921

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 RIT y Planeación son informativos: Contribuyente inscrito en el registro RIT de la Dirección de Impuestos, fecha de inscripción : 18 de noviembre de 2021. Fecha de envío de información a Planeación : 7 de septiembre de 2022. \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.