

Bogotá, 13-10-2022

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: 20225330710671

Fecha: 13-10-2022

Señor

A Personas Y Empresas Que Tengan interés Respecto De Los Vehículos De Las Placas Relacionadas
No Requiere
Bogotá, D.C.

Asunto: 8612 NOTIFICACIÓN DE AVISO

Respetado Señor(a) o Doctor (a)

De manera atenta, me permito notificarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 8612 de 19/09/202 contra esa empresa.

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

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

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

SI NO

Procede recurso de apelación ante Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI NO

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

SI NO

Atentamente,



Carolina Barrada Cristancho
Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: 1 Acto Administrativo (7) Folios
Proyectó: Adriana Rocio Capera Amorocho
Revisó: Carolina Barrada Cristancho

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 8612 DE 19/09/2022

“Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte”

EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

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

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que en el artículo 365 de la Constitución Política se establece que “[l]os 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 (...). En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)”.

SEGUNDO: Que “[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”.¹

TERCERO: Que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer el presente asunto en la medida en que es función “[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”².

CUARTO: 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”

Que la Dirección de Investigaciones es competente para conocer el presente asunto en la medida en que los Informes Únicos de Infracciones al Transporte ponen en conocimiento la presunta infracción a las normas del sector transporte, más específicamente en la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor.

¹ Ley 105 de 1993, artículo 3, numeral 3.

² Decreto 2409 de 2018, artículo 5 numeral 8.

"Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte"

QUINTO: Que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (en adelante DITRA) en el desarrollo de las funciones operativas realiza controles en las vías del territorio nacional con el fin de verificar que las empresas que prestan el servicio público de transporte cumplan con los requisitos normativos para su operación, salvaguardando el principio de legalidad y seguridad que rigen el sector transporte.

Como consecuencia de los citados operativos, la DITRA trasladó a la Superintendencia de Transporte entre otros, los siguientes informes de infracciones al transporte (en adelante IUIT):

No.	Número del Informe Unicos de Infracciones al transporte -IUIT-	Fecha de Imposición	Placa del Vehículo	Codigo de Infracción	Radicado de Entrada
1	435832	17/09/2019	TDS471	585	20195605969032
2	435831	17/09/2019	TDS470	585	20195605969042
3	395716	26/10/2019	WTN756	587	20195606016102
4	441668	04/07/2019	WLX951	587	20195606090522
5	442085	25/11/2019	SZU172	587	20205320225572
6	456721	06/03/2020	UWQ644	590	20205320490702
7	166068	12/07/2020	SVF378	591	20215340929962
8	446209	06/12/2019	SHT801	572	20215340951292
9	395273	30/07/2020	XVI937	587	20215341052122
10	5615001389	01/11/2019	XIE166	590	20215341292762
11	439561	08/01/2020	UID792	587	20205320124962
12	440057	12/01/2020	WHN098	587	20205320125012
13	456713	10/12/2019	XLM925	590	20205320135562
14	356836	16/12/2019	WHI314	587	20205320135842
15	456715	29/12/2019	XLL227	587	20205320135972
16	T0026522	10/09/2020	ESQ808	590	20215341124452
17	224969	08/02/2021	UYA440	587	20215341205702

SEXTO: Que en virtud del artículo 36 de la Ley 1437 de 2011 y, en concordancia con los principios que rigen los procedimientos administrativos en especial con el principio de economía procesal³, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre de esta Superintendencia procedió a acumular los citados Informe Únicos de Infracciones al Transporte – IUIT - por tratarse de una *misma actuación y con el fin de evitar decisiones contradictorias*⁴.

Es así como, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte procedió a analizar los IUIT referenciados en la tabla inmediatamente anterior, con lo que fue posible evidenciar que los mismos (i) se impusieron con ocasión de la Resolución 10800 de 2003.

Así las cosas, procede la citada Dirección a realizar el análisis correspondiente con el fin de determinar si es procedente iniciar una investigación administrativa con el fin de endilgar responsabilidad en los siguientes términos:

6.1 Pronunciamientos del Consejo Estado respecto a la Resolución 10800 de 2003

³ El principio de economía procesal consiste en conseguir el mayor resultado con el mínimo de actividad de la administración, siendo la acumulación de las actuaciones administrativas un medio para materializar este principio. Igualmente, la acumulación se realiza para evitar decisiones contradictorias sobre cuestiones conexas, garantizando de esta manera el principio de seguridad jurídica al administrado. Aunado a lo anterior, la figura de la acumulación propende al cumplimiento del principio de celeridad adelantando los procedimientos administrativos con diligencia, sin dilaciones injustificadas y dentro los términos legales.

⁴ artículo 36 de la Ley 1437 de 2011.

“Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte”

En octubre de 2018 el Gobierno Nacional formuló una consulta ante el H. Consejo de Estado, relacionada con el régimen sancionatorio en materia de transporte terrestre en Colombia. La Sala de Consulta Civil del Consejo de Estado expidió concepto como respuesta el 5 de marzo de 2019⁵. Y, con el ánimo de generar transparencia y legalidad en el sector, el Gobierno Nacional decidió levantar la reserva del concepto de manera inmediata⁶.

En el mencionado concepto, se realizó un análisis específico respecto de los informes únicos de infracciones al transporte – IUIT, que fueron impuestos con base en la Resolución 10800 de 2003 como pasa a explicarse a continuación:

6.1.1 Reserva de Ley para el sector transporte terrestre

El H. Consejo de Estado señaló en el referido concepto del 5 de marzo de 2019⁷, lo siguiente:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.⁸

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones⁹. Veamos:

a) La reserva de Ley significa que es a través de la expedición de una Ley ordinaria que es posible tipificar conductas y sanciones administrativas.¹⁰ Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de Ley.¹¹⁻¹²

b) La tipicidad de las faltas y las sanciones significa 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.¹³

(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.¹⁴

⁵ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado No. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403) del 5 de marzo de 2019. C.P Germán Bula Escobar.

⁶ Oficio No. 115031 del 20 de marzo de 2019, por medio del cual se levantó la reserva legal del concepto No. 2403 del 5 de marzo de 2019

⁷ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado No. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403) del 5 de marzo de 2019. C.P Germán Bula Escobar.

⁸ “El principio de legalidad de las faltas y de las sanciones previsto en el art. 29 Constitución Política, 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) Pg., 48-76.

⁹ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**.” (negrilla fuera de texto) Pg., 48-76

¹⁰ “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.” Pg., 49- 77

¹¹ “(...) 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.” Pg., 38.

¹² “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 art. 29 de la Constitución Política.” Pg., 49- 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”. Pg., 19.

¹³ “(...) 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.” Pg. 14-32.

¹⁴ “No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la Pg 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.” Pg. 42-49-77.

“Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte”

Por lo tanto, las autoridades con funciones sancionatorias en el sector transporte deben fundamentar sus investigaciones en normas con rango de Ley para establecer la responsabilidad y, de ser procedente, imponer las sanciones a los administrados.¹⁵

6.1.2 Los informes únicos de infracciones al transporte -UIT

En el concepto, el Consejo de Estado precisó que los códigos de la Resolución 10800 de 2003 eran “gemelos” de las conductas del Decreto 3366 de 2003, y por lo tanto, “(...) habría una pérdida de fuerza ejecutoria de la mencionada Resolución respecto de aquellas conductas que fueron anuladas por el Consejo de Estado en 2016¹⁶, en la medida en que existe un nexo inescindible entre ellas, que implica que materialmente deban correr la misma suerte”. (Subrayado por fuera de texto)

En línea con lo señalado, el H. Consejo de Estado concluyó que “[e]l informe de ‘infracciones al transporte’ tampoco puede servir de ‘prueba’ para tales infracciones, por la sencilla razón de que las conductas sobre las que dan cuenta no estaban tipificadas como infracciones por el ordenamiento jurídico”¹⁷.

De acuerdo con lo anterior, el informe de infracciones de transporte no es representativo o declarativo de una infracción de transporte, en tanto se base en las conductas “tipificadas” como tales en los artículos del Decreto 3366 de 2003 declarados nulos o en los códigos de la Resolución 10800 que se deriven de ellos y, por lo mismo, no son el medio conducente para probar las infracciones de transporte. “Su utilización como “prueba” en las actuaciones administrativas que se adelanten violan el debido proceso administrativo, en la medida en que no es representativa o declarativa de una conducta infractora y no puede tener el carácter de prueba válida aportada al proceso (...)”. (Subrayado por fuera del texto)

Ahora bien, respecto de las investigaciones administrativas en curso, concluyó: “(...) en los “códigos” de la Resolución 10800 de 2003 que se fundamenten en aquellas, en las que aún no se ha proferido acto administrativo que resuelva la actuación (artículo 49 CPCA), deberán ser resueltas definitivamente ordenándose el archivo de la misma por atipicidad de la ‘conducta infractora’ imputada; esto es, sin infracción tipificada en la ley, no hay sanción”. (Subrayado fuera del texto)

6.1.3 Decaimiento de la Resolución 10800 de 2003

Así mismo¹⁸, el H. Consejo de Estado negó una solicitud de suspensión provisional de la Resolución 10800 de 2003 proferida por el Ministerio de Transporte teniendo en cuenta que “(...) es claro que la Resolución nro. 10800 de 2003 sí contiene dentro de su codificación las infracciones que inicialmente estaban descritas en los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003, que posteriormente fueron anulados por la Sala de la Sección primera, el 19 de mayo de 2016, lo que conduce a concluir que operó el fenómeno jurídico de decaimiento, en razón a que con ocasión de la referida anulación desapareció su fundamento jurídico”.

Continuó el Consejo de Estado indicando que “[e]n ese orden de ideas, es preciso señalar que no resulta necesario decretar la suspensión provisional de los efectos de un acto administrativo cuando su fundamento ha sido declarado nulo en razón a que el mismo pierde su fuerza ejecutoria. Lo anterior con base en lo dispuesto en el numeral 2 del artículo 91 del CPACA (...) la citada codificación de las infracciones de transportes traída en la Resolución demandada quedó incurso en la causal de pérdida

¹⁵ “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.” Pg, 19.

¹⁶ Consejo de Estado, Sección primera, Sala de lo Contencioso Administrativo. Sentencia del 19 de mayo de 2016. Expediente 2008-107-00. C.P. Dr. Guillermo Vargas Ayala.

¹⁷ Al respecto el Consejo de Estado indicó que “Es decir, los documentos conocidos como “informe de infracciones de transporte” no son representativos o declarativos de una “infracción de transporte”, en tanto se basen en las conductas “tipificadas” como tales en los artículos del Decreto 3366 de 2003 declarados nulos o en los “códigos” de la Resolución 10800 que a su vez se basan en ellos. Por estas razones no son el medio conducente para probar las “infracciones de transporte”. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado No. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403) del 5 de marzo de 2019. C.P Germán Bula Escobar.

¹⁸ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Expediente: 11001 03 24 000 2018 00251 00 del 12 de agosto de 2019. M.P. Oswaldo Giraldo López.

“Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte”

de fuerza ejecutoria del acto prevista en el numeral 2 del artículo 01 del CPACA, luego de que su fundamento, esto es, los artículos 12, 13, 14, 16, 18, 19, 20, 22, 24, 25, 26, 28, 30, 31, 32, 34, 36, 39, 40, 41, 42, 43, 44 y 57 del Decreto 3366 de 2003, fueran declarados nulos por el Consejo de Estado, en sentencia del 19 de mayo de 2016, razón por la cual, en este momento, no se encuentran produciendo efectos jurídicos”.

6.1.4 Pronunciamientos del Ministerio de Transporte en relación con la aplicación de la Resolución 10800 de 2003.

6.1.4.1 Doctrina Oficial

El Ministerio de Transporte por su parte, manifestó la imposibilidad de continuar dando aplicación a los informes únicos de infracciones al transporte – IUIT, por las conductas contenidas en el Decreto 3366 de 2003 declaradas nulas por el Consejo de Estado. Veamos:

Mediante concepto del 8 de mayo de 2019 el referido Ministerio señaló que “[d]e conformidad con lo manifestado por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante concepto del 5 de marzo de 2019, en materia de transporte no es posible la aplicación de informes únicos de infracción de las normas de transporte, ni la inmovilización de vehículos de servicio público por las conductas contenidas en el Decreto 3366 de 2003 y que fueron declaradas nulas por el Consejo de Estado mediante sentencias del 24 de septiembre de 2009 y 19 de mayo de 2016, dada la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003. Sobre el particular, como consecuencia de la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003 referida por el Consejo de Estado, con ocasión de la nulidad del Decreto 3366 de 2003 no existe una disposición normativa que codifique las conductas que dan lugar a la imposición de informes únicos de infracción a las normas de transporte”¹⁹. (Subrayado por fuera del texto). Dicha posición fue reiterada por el Ministerio de Transporte mediante concepto del 16 de mayo de 2019²⁰.

De lo anterior, se tiene que el Ministerio de Transporte hace referencia a los informes únicos de infracciones al transporte – IUIT que fueron impuestos con fundamento en la Resolución 10800 de 2003.

6.2 identificación del sujeto pasivo de una investigación administrativa sancionatoria

Para iniciar una investigación administrativa de naturaleza sancionatoria, se debe realizar en primera instancia averiguaciones preliminares, con el fin de determinar que existen elementos o méritos para adelantar el mismo, en el caso objeto de estudio, se determinó que los IUIT descritos en el considerando del presente acto administrativo no cumplen el criterio relativo a la identificación plena del sujeto objeto de la investigación en tanto que no se logró determinar las personas jurídica presuntamente infractora a las normas del sector transporte, a la luz de lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, en el cual se establece:

*“(…) Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona. Cuando como resultado de averiguaciones preliminares, la autoridad establezca que existen méritos para adelantar un procedimiento sancionatorio, así lo comunicará al interesado. **Concluidas las averiguaciones preliminares, si fuere del caso, formulará cargos mediante acto administrativo en el que señalará, con precisión y claridad, los hechos que lo originan, las personas naturales o jurídicas objeto de la investigación, las disposiciones presuntamente vulneradas y las sanciones o***

¹⁹ En el concepto 2403 del 5 de marzo de 2019 se explicó que “(…) tales “códigos” se fundamentan en las “infracciones” de las normas declaradas nulas por la sentencia del 19 de mayo de 2016 de la Sección Primera del Consejo de Estado, lo que significa que no tiene fundamento jurídico alguno desde la ejecutoria de dicha sentencia, al desaparecer su fundamento de derecho. Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Radicado No. 11001-03-06-000-2018-00217-00 (2403) del 5 de marzo de 2019. C.P Germán Bula Escobar.

²⁰ “(…) de conformidad con lo manifestado en la Sala de Consulta de Servicio Civil del Consejo de Estado, mediante concepto del 5 de marzo de 2019, en materia de transporte no es posible la aplicación de informes únicos de infracción de las normas de transporte, ni la inmovilización de vehículos de servicio público por las conductas contenidas en el Decreto 3366 de 2003 y que fueron declaradas nulas por el Consejo de Estado mediante sentencias del 24 de septiembre del 2009 y 19 de mayo de 2016, dada la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003. Sobre el particular como consecuencia de la pérdida de fuerza ejecutoria de la Resolución 10800 de 2003 referida por el Consejo de Estado con ocasión de la nulidad del Decreto 3366 de 2003 no existe una disposición normativa que codifique las conductas que dan lugar a la imposición de informes únicos de infracción a las normas de transporte entre estas el porte de tarjeta de control vigente y por tanto no es posible aplicar los citados informes únicos de infracción.” Ministerio de transporte. Concepto del 8 de mayo de 2019. Radicado MT No. 20191340205551.

“Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte”

medidas que serían procedentes Este acto administrativo deberá ser notificado personalmente a los investigados. Contra esta decisión no procede recurso. (...)”

En este Sentido, es una carga procesal para la administración determinar si las averiguaciones preliminares dan mérito o no para iniciar a una investigación administrativa sancionatoria, tal como lo ha establecido la Corte Constitucional así:

“(...) las cargas procesales son aquellas situaciones instituidas por la ley que comportan o demandan una conducta de realización facultativa, normalmente establecida en interés del propio sujeto y cuya omisión trae aparejadas para él consecuencias desfavorables, como la preclusión de una oportunidad o un derecho procesal e inclusive hasta la pérdida del derecho sustancial debatido en el proceso. Como se ve, las cargas procesales se caracterizan porque el sujeto a quien se las impone la ley conserva la facultad de cumplirlas o no, sin que el Juez o persona alguna pueda compelerlo coercitivamente a ello, todo lo contrario de lo que sucede con las obligaciones; (...)”²¹

Finalmente, resulta útil resaltar que:

“En cuanto al procedimiento administrativo sancionatorio, es preciso señalar que, si no se encuentra definido en una ley especial o existan vacíos normativos, por remisión expresa al Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo se aplican los Artículos 47 al 49 de ese cuerpo normativo. (...) La potestad reglamentaria es la facultad constitucionalmente atribuida al Gobierno Nacional para la expedición de reglamentos de carácter general y abstracto que facilitan la debida ejecución de las leyes. A través de esta potestad el ejecutivo desarrolla los principios y reglas fijados en la ley, detallando los aspectos técnicos y operativos necesarios para su aplicación, sin que en ningún caso pueda modificar, ampliar o restringir su contenido y alcance”²²

En este orden de ideas, se verificó que en los IUIT´s descritos en el punto quinto del presente acto administrativo, no es representativo o declarativo de una infracción de transporte, en tanto se base en las conductas “tipificadas” como tales en los artículos del Decreto 3366 de 2003 declarados nulos o en los códigos de la Resolución 10800 que se deriven de ellos y, por lo mismo, no son el medio conducente para probar las infracciones de transporte, por lo que no es posible dar inicio a una investigación administrativa.

SÉPTIMO: En el marco de lo expuesto, se colige que no es posible iniciar procedimiento administrativo sancionatorio ni imponer sanciones que (i) tengan como fundamento la Resolución 10800 de 2013, razón por la cual se procede a archivar las averiguaciones preliminares en curso señaladas en los términos descritos anteriormente.

En mérito de lo expuesto, esta Dirección

RESUELVE

ARTÍCULO PRIMERO: ORDENAR EL ARCHIVO definitivo de los Informes Únicos de Infracciones al Transporte por atipicidad de la conducta infractora, toda vez que, los códigos de infracción descritos en la Resolución 10800 de 2003 carecen de fuerza legal, los cuales se relacionan así:

No.	Número del Informe Únicos de Infracciones al transporte -IUIT-	Fecha de Imposición	Placa del Vehículo	Código de Infracción	Radicado de Entrada
1	435832	17/09/2019	TDS471	585	20195605969032
2	435831	17/09/2019	TDS470	585	20195605969042
3	395716	26/10/2019	WTN756	587	20195606016102
4	441668	04/07/2019	WLX951	587	20195606090522
5	442085	25/11/2019	SZU172	587	20205320225572

²¹ Corte Constitucional, C-146 del siete (7) de abril de dos mil quince (2015), MP : Jorge Ignacio Pretelt Chaljub

²² Corte Constitucional, C-699 del dieciocho (18) de Noviembre de dos mil quince (2015), MP: Alberto Rojas Ríos

"Por la cual se ordena el archivo de unos Informes Únicos de Infracciones al Transporte"

6	456721	06/03/2020	UWQ644	590	20205320490702
7	166068	12/07/2020	SVF378	591	20215340929962
8	446209	06/12/2019	SHT801	572	20215340951292
9	395273	30/07/2020	XVI937	587	20215341052122
10	5615001389	01/11/2019	XIE166	590	20215341292762
11	439561	08/01/2020	UID792	587	20205320124962
12	440057	12/01/2020	WHN098	587	20205320125012
13	456713	10/12/2019	XML925	590	20205320135562
14	356836	16/12/2019	WHI314	587	20205320135842
15	456715	29/12/2019	XLL227	587	20205320135972
16	T0026522	10/09/2020	ESQ808	590	20215341124452
17	224969	08/02/2021	UYA440	587	20215341205702

ARTÍCULO SEGUNDO: PUBLICAR el contenido de la presente resolución, a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte en la página web de la entidad.

ARTÍCULO TERCERO: Una vez surtida la respectiva publicación remítase copia de la misma a la Dirección de Investigaciones de tránsito y Transporte Terrestre para que obre en el expediente.

ARTÍCULO CUARTO: Contra la presente Resolución no procede recurso alguno; de conformidad al artículo 75 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO QUINTO: La presente Resolución, entra a regir a partir de la fecha de su expedición.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE
8612 DE 19/09/2022



Firmado digitalmente por
OTALORA GUEVARA
HERNAN DARIO
Fecha: 2022.09.19
15:28:55 -05'00'

HERNÁN DARIO OTÁLORA GUEVARA

Director de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre

Proyectó: Yaneth Florez Avila
Revisó: HDOG