

Bogotá, 18/01/2023

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20235330017781**

Fecha: 18/01/2023

Señor

**Centro De Enseñanza Automovilística Autocar**

Calle 52 No. 18 - 51 Avenida Ferrocarril

Barrancabermeja, Santander

Asunto: 10376 NOTIFICACION 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) 10376 de 21/12/2022 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) DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE (E) dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

SI  NO

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

SI  NO

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

SI  NO

Atentamente,



**Paula Lizeth Agudelo Rodríguez**

Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: 1 Acto Administrativo (26) Folios

Proyectó: Natalia Hoyos Semanate

Revisó: Paula Lizeth Agudelo Rodríguez

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 10376 DE 21/12/2022

“Por la cual se decide una investigación administrativa”

LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE  
TERRESTRE (E)

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 769 de 2002, la Ley 1383 de 2010, la Ley 1437 de 2011, la Ley 1702 del 2013, la Ley 2050 del 2020, el Decreto 1479 de 2014, el Decreto 1079 de 2015, el Decreto 2409 de 2018, la Resolución 3245 de 2009, demás normas concordantes y,

**CONSIDERANDO**

**PRIMERO:** Que mediante Resolución No. 1076 del 06 de abril de 2022, se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos contra la señora **ROCÍO RUEDA QUINTERO**, con **NIT 37928391-3**, como propietaria del **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR**, con matrícula mercantil No. **29713**, (en adelante **AUTOCAR** o el Investigado).

**SEGUNDO:** Que la resolución de apertura fue notificada por aviso al **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR** el día 29 de abril de 2022, según consta en la Guía No. RA368132759CO, expedida por la empresa de servicios postales Nacionales S.A. 4/72.

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

**CARGO PRIMERO:** *Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 9.1, se evidencia que **AUTOCAR**, expidió certificados a personas de las que no se encontraba plenamente acreditada su comparecencia a clases teóricas, transgrediendo así el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.*

*El referido numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, establece lo siguiente:*

**“Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas: (...)

**8. Expedir certificados sin comparecencia del usuario.”**

Por la cual se decide una investigación administrativa

*Es importante agregar, que la conducta establecida en el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 será sancionada de conformidad con lo establecido en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, los cuales indican:*

**“Artículo 19. Causales de suspensión y cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas”

(...)

*La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.*

*La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.”*

**CARGO SEGUNDO:** *Del material probatorio recaudado en esta actuación administrativa y, en particular de lo expuesto en el considerando 9.2, se evidencia que **AUTOCAR**, presuntamente alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información que reportó al RUNT, transgrediendo así el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.*

*El referido numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, establece lo siguiente:*

**“Causales de Suspensión y Cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas:

(...)

**4. Alterar o modificar la información reportada al RUNT o poner en riesgo la información de este.”**

*Es importante agregar, que la conducta establecida en el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 será sancionada de conformidad con lo establecido en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, los cuales indican:*

**“Artículo 19. Causales de suspensión y cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas”

(...)

*La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.*

*La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.”*

Por la cual se decide una investigación administrativa

**TERCERO:** Que una vez notificada la resolución de apertura de investigación, el Investigado contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día 20 de mayo de 2022.

**CUARTO:** Que el Investigado presentó descargos el 02 de mayo de 2022 mediante Radicados No. 20225340615652 y 20225340615672 dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

**QUINTO:** Que mediante Resolución No. 1782 del 31 de mayo de 2022, esta Dirección ordenó la apertura del período probatorio y se decretaron pruebas dentro del procedimiento administrativo sancionatorio. La referida Resolución fue comunicada mediante aviso publicado en la página web de la Entidad el día 24 de junio de 2022 al Investigado.

**5.1.** Por lo anterior, esta Dirección mediante Oficios de Salida No. 20228700371911 del 08 de junio de 2022 y No. 20228700564721 del 17 de agosto de 2022 solicitó al **Consorcio para CEAS y CIAS** que indicara si el día 08 de septiembre de 2019, el sistema presentaba fallas que impidieran el registro al ingreso y salida de la clase de los aprendices y si **AUTOCAR** envió alguna comunicación para la fecha antes mencionada, donde hubiese reportado fallas en el funcionamiento del sistema. Así mismo, que indicara si las clases programadas para el día 08 de septiembre de 2019, seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado “*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*” y el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM para el módulo denominado “*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*” fueron validadas y aprobadas o anuladas.

Así las cosas, el **Consorcio para CEAS y CIAS**, el 22 de agosto de 2022 mediante Radicado No. 20225341292312, señaló lo siguiente:

*“Teniendo en cuenta lo solicitado, nos permitimos informar que:*

*(...)*

*2.No existe reporte que el 8 de septiembre de 2019, se presentaran fallas en nuestro Sistema AULAPP (Web o Apps).*

*3.No se encontraron solicitudes por parte del Centro de Enseñanza Automovilística AUTOCAR, identificado con ID RUNT No. 1305256 en la fecha mencionada anteriormente, en donde se reportarán fallas en el Sistema AULAPP (Web o Apps), que obstaculizarán el proceso de autenticación de sus clases. 4. Las clases cuentan con registro de asistencia de los aprendices y del instructor, por lo tanto, el avance fue cargado en los procesos respectivos de manera correcta.*

*4.Las clases cuentan con registro de asistencia de los aprendices y del instructor, por lo tanto, el avance fue cargado en los procesos respectivos de manera correcta. (...). (Sic).*

**SEXTO:** Que mediante Resolución No. 4619 del 23 de agosto de 2022, esta Dirección ordenó el cierre del período probatorio y corrió traslado para alegatos de conclusión. La referida Resolución fue comunicada al Investigado mediante aviso publicado en la página web de la Entidad el día 04 de octubre de 2022, y en ella se otorgó un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, por lo cual este término culminó el día 19 de octubre de 2022.

**6.1.** Que el Investigado no presentó alegatos de conclusión dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

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

El control y vigilancia de la actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,<sup>1</sup> con la colaboración y participación de todas las personas.<sup>2</sup> A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,<sup>3</sup> enfatizando que “[l]a seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”.<sup>4</sup>

Y, particularmente en el Decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.<sup>5</sup>

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.<sup>6</sup> Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”,<sup>7</sup> (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;<sup>8</sup> (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.<sup>9</sup>

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,<sup>10</sup> y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que “(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”.<sup>11</sup>

De hecho, se estima que cada año en el mundo fallecen 1,2 millones de personas (más de 3,500 personas diarias) y 50 millones de personas sufren lesiones, por causas relacionadas con la conducción de vehículos,<sup>12</sup> respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.<sup>13</sup>

<sup>1</sup> Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8

<sup>2</sup> Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4

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

<sup>4</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>5</sup> Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final

<sup>6</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>7</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

<sup>8</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011

<sup>9</sup> “El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y **calidad de los servicios de transporte de carga**, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos”. Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. “**El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país**, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización”. Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

<sup>10</sup> “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por **una actividad per se en su naturaleza peligrosa y riesgosa** (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde el **factor de riesgo inherente** al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas.” Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

<sup>11</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

<sup>12</sup> “Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y otros 50 millones sufren traumatismos.” Cfr. Organización Mundial de la Salud. [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/es/](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/es/); <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>

<sup>13</sup> Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

Por la cual se decide una investigación administrativa

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,<sup>14</sup> el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa<sup>15</sup> (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,<sup>16</sup> conductores<sup>17</sup> y otros sujetos que intervienen en la actividad,<sup>18</sup> que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,<sup>19</sup> a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que “quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos”.<sup>20</sup>

Habiéndose revisado las actuaciones administrativas, este Despacho encuentra procedente verificar la regularidad del proceso. Bajo ese entendido, a continuación, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:<sup>21</sup>

## 7.2 Regularidad del procedimiento administrativo

### 7.2.1. Falta de legitimidad del extremo investigado:

El Investigado en su escrito de descargos asegura que “(...) *En el acto de apertura de investigación administrativa, encabezado1, se evidencia que la investigación va dirigida en contra del a ESCUELA DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR*”, el cual no es una persona jurídica, pues la persona

<sup>14</sup> Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.” En el transporte público “i) Su objeto consiste en **movilizar personas o cosas** de un lugar a otro, **a cambio a una contraprestación** pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la **función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad**, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; **iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular**, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014

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

<sup>16</sup> V.gr. Reglamentos técnicos

<sup>17</sup> V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011

<sup>18</sup> V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

<sup>19</sup> “[...] Esta Corporación ha resaltado la **importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción**, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que **debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad**.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>20</sup> 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)

<sup>21</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51; concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

Por la cual se decide una investigación administrativa

*jurídica o personas jurídicas o naturales son las propietarias del establecimiento de comercio y quienes lógicamente son sujeto de obligaciones y derechos y pueden constituirse en vigilados de la Superintendencia de Puertos y Transporte.*

*Lo anterior nos indica que en su estructura misma sustancial la investigación que nos ocupa no podría seguir adelantándose pues no se ha individualizado de manera correcta el sujeto contra el cual se profirió la resolución de apertura dentro de la actuación de marras. Este error no puede considerarse como de aquellos contemplados en la ley 1437 de 2011 y demás normas concordantes, como errores Puramente aritméticos o de transcripción, pues fue clara la intención de la Supertransporte en dirigir la investigación contra el CEA y no contra la persona jurídica que ante la legislación es quien tiene la capacidad legal de ser investigado dentro de las diligencias de la referencia; así las cosas, continuar con esta investigación podría devenir en una grave violación al debido proceso y a los principios que rigen el actuar de la administración.(...)”. (Sic)*

En cuanto a lo manifestado por el Investigado, encuentra esta Dirección que no es procedente dicho argumento ya que en primer lugar, si bien es cierto que la representación recae sobre las personas naturales y/o jurídicas, para los Organismos de Apoyo al Tránsito sujetos a inspección, vigilancia y control, esta Superintendencia investiga al propietario del mismo en su calidad y, bajo tal perspectiva, concreta y hace efectiva la sanción frente al establecimiento en donde presuntamente se cometieron las irregularidades; para esto, realiza una individualización tanto de las personas naturales y/o jurídicas como del establecimiento sobre el cual recae la investigación.

Lo anterior, se evidencia en la Resolución de apertura No.1076 del 06 de abril de 2022, así:

**SEXTO:** Que para efectos de la presente investigación administrativa, se precisa identificar plenamente a la persona sujeto de la misma, siendo para el caso que nos ocupa la señora **ROCIO RUEDA QUINTERO**, con NIT 37928391-3, como propietaria del **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR**, con Matricula Mercantil No. 29713 (en adelante **AUTOCAR** o el Investigado).

Así las cosas, no es posible tener en cuenta la matricula mercantil de las personas naturales como tal, sino la matricula del establecimiento de comercio donde tuvieron lugar los hechos por los cuales esta Dirección inició la investigación administrativa que nos ocupa, sin perjuicio de que, en cualquier caso, es frente a la persona natural y/o jurídica que se adelanta la respectiva investigación, en su calidad de propietario del respectivo establecimiento de comercio, tal como se indica en la resolución de apertura.

Esto tiene soporte en el párrafo del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, el cual indica lo siguiente:

*“La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio del usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Transporte RUNT, para cada sede en la que se comete la falta” (Subrayado fuera del texto).*

Como se evidencia, las sanciones se aplican sobre el propietario del establecimiento de comercio, en su calidad de tal, pero las mismas se materializan en el establecimiento de comercio respecto del que se cometió la falta, pues no sería acertado que esta Superintendencia sancionara únicamente a la persona natural y/o jurídica, sin referir su calidad en particular, toda vez que esta podría tener más establecimientos de comercio de su propiedad que no tuvieran relación alguna con la comisión de la falta.

Además, y no menos importante, es preciso recordar que la habilitación se hace al establecimiento como tal, ya que es este quien debe contar con los requisitos para el funcionamiento del mismo.

Así pues, para la Dirección las apreciaciones hechas por el Investigado distan de una real interpretación de la norma. La interpretación extensiva halla la solución del caso en su norma propia, siendo esta la

Por la cual se decide una investigación administrativa

interpretación que se ha de aplicar al presente caso, máxime cuando para el caso concreto se ha precisado la persona jurídica objeto de investigación, y que esto se realiza en virtud de su calidad de propietaria del establecimiento de comercio frente al cual se identificó la comisión de la infracción sub-examine.

### 7.2.2. Falta de integralidad de la prueba

El Investigado en su escrito de descargos asegura que “(...) Debe garantizar la confiabilidad de la forma como se generó esa toma de muestra como prueba, deben incluirse dentro del proceso a fin de contrarrestar cada una de las pruebas allegadas y garantizar el derecho de defensa técnico y jurídico frente a las inconsistencias que presuntamente recogió el Consorcio.

*Adicionalmente se debe identificar cualquier factor pertinente como dice la norma, esto es, saber el estado de cada uno de las cláusulas contractuales, toda vez que son estas las que tienen validez en la responsabilidad del proceso por que el CONSORCIO también actúa dentro del proceso para entregarle idóneamente y legalmente las pruebas a la Superintendencia, que como vemos en este caso están completamente contrarias a la realidad y a la tipificación del hecho.” (...).(Sic)*

En cuanto a la aptitud probatoria de los documentos y fotografías obrantes en el informe del Operador Homologado, es del caso señalar que tal como lo establece la Ley 527 de 1999, en su artículo 10°, los mensajes de datos serán admisibles como medios de prueba y su fuerza probatoria es la otorgada en las disposiciones del Capítulo VIII del Título XIII, Sección Tercera, Libro Segundo del Código de Procedimiento Civil.

Es así como, desde la apertura de la presente investigación administrativa se dio cuenta y se corrió traslado de la información obrante en el informe en cuestión, en donde se aportaron como mensajes de datos los listados e imágenes que permitían documentar el ingreso en el sistema y a las sesiones en referencia, así como las irregularidades advertidas, lo cual se valoró teniendo en cuenta las reglas de la sana crítica de conformidad con lo señalado en el artículo 11 de la misma Ley 527 de 1999, tanto para determinar el mérito para abrir la investigación como para resolver de fondo la actuación mediante el presente acto administrativo.

De esta manera, dichos elementos probatorios cumplen con los requisitos establecidos en la referida Ley 527 de 1999 para tenerse como mensajes de datos, al tratarse de documentos que reposan por escrito, en el sentido de que la información que estos contienen son accesibles para su posterior consulta<sup>22</sup>; se encuentran firmados o se puede predicar su autenticidad, bajo el entendido de establecer el sujeto de quien proviene o al iniciador de los mismos<sup>23</sup> reposan en original<sup>24</sup>, a partir de la forma en que el documento fue presentado a esta Superintendencia, y no existe evidencia de su alteración frente a las mismas propiedades de los mensajes de datos, en donde no se evidencia inconsistencia alguna en la fecha de su modificación frente al momento en que fue remitido a esta Dirección, lo cual permite advertir la confiabilidad en la forma en que se ha conservado la integridad de la información, con sujeción a lo previsto en el referido artículo 11 ibidem.

<sup>22</sup> Cfr. Artículo 6° de la Ley 527 de 1999. Cuando cualquier norma requiera que la información conste por escrito, ese requisito quedará satisfecho con un mensaje de datos, si la información que éste contiene es accesible para su posterior consulta. Lo dispuesto en este artículo se aplicará tanto si el requisito establecido en cualquier norma constituye una obligación, como si las normas prevén consecuencias en el caso de que la información no conste por escrito.

<sup>23</sup> ARTÍCULO 8° ORIGINAL. Cuando cualquier norma requiera que la información sea presentada y conservada en su forma original, ese requisito quedará satisfecho con un mensaje de datos, si:

a) Existe alguna garantía confiable de que se ha conservado la integridad de la información, a partir del momento en que se generó por primera vez en su forma definitiva, como mensaje de datos o en alguna otra forma;

b) De requerirse que la información sea presentada, si dicha información puede ser mostrada a la persona que se deba presentar.

<sup>24</sup> ARTÍCULO 7o. FIRMA. Cuando cualquier norma exija la presencia de una firma o establezca ciertas consecuencias en ausencia de la misma, en relación con un mensaje de datos, se entenderá satisfecho dicho requerimiento si:

a) Se ha utilizado un método que permita identificar al iniciador de un mensaje de datos y para indicar que el contenido cuenta con su aprobación;

b) Que el método sea tanto confiable como apropiado para el propósito por el cual el mensaje fue generado o comunicado.

Lo dispuesto en este artículo se aplicará tanto si el requisito establecido en cualquier norma constituye una obligación, como si las normas simplemente prevén consecuencias en el caso de que no exista una firma.



Por la cual se decide una investigación administrativa

Bajo tal perspectiva, es del caso señalar que dichos mensajes de datos fueron remitidos por quien tiene a su cargo la administración y el repositorio de la información que consta en el mismo SICOV, por lo que la documentación aportada se entiende derivada del mismo, máxime cuando, de cualquier manera, la misma Ley 527 de 1999 ya referida, contempla en su artículo 10° que *“[e]n toda actuación administrativa o judicial, no se negará eficacia, validez o fuerza obligatoria y probatoria a todo tipo de información en forma de un mensaje de datos, por el sólo hecho que se trate de un mensaje de datos o en razón de no haber sido presentado en su forma original.”* (Cursiva fuera de texto).

Por esta razón, aun cuando se tuviere como copia de la información que reposa en las bases de datos de la plataforma del SICOV, no existe razón válida alguna para restarle el mérito probatorio a tales mensajes de datos, con mayor razón cuando, según quedó expuesto, los mismos cumplen con los requisitos contemplados en la legislación aplicable para ser valorados en una actuación administrativa como la presente investigación como mensajes de datos y, adicionalmente, las características mencionadas por el Investigado en su escrito de descargos, no se encuentran previstas legalmente para poder efectuar una valoración probatoria de mensajes de datos, aun cuando los mismos sean copias del documento original, en cuyo caso, tal como quedó expuesto, no podrá desconocerse su valor probatorio.

### **7.2.3. Fallas en el software.**

El Investigado en escrito de descargos, manifestó: *“(...) Esta afirmación realizada por el Consorcio en su Informe presentado a la Supertransporte carece de veracidad, pues la totalidad de aprendices, realizaron validación biométrica al ingreso y salida de cada clase, Una vez fallo el sistema de validación biométrica (huella) se procedió a realizar la validación por medio de Fotografía, de acuerdo con las instrucciones dadas por el mismo Consorcio a los CEAs, cuando se presenten contingencias. Dicho procedimiento fue asignado teniendo en cuenta que tanto el sistema como los equipos utilizados en este proceso presentan demasiadas fallas. Lo cual se puede verificar en la cantidad de correos electrónicos, solicitudes telefónicas y presenciales que a menudo debemos realizar ante dicha entidad.*

*El CEA le da el manejo al sistema de validación de acuerdo a lo indicado por el Consorcio, ahora bien, el proceso de toma de fotografía es un proceso que realiza cada estudiante, y constantemente dichas tomas se deben repetir y repetir, y es el sistema el que acepta o no si la toma fotográfica esta correcta.*

*En este orden de ideas, si el sistema es el que aprueba o desaprueba, permite o no dicha fotografía, no entendemos porque se está trasladando la responsabilidad de la operatividad y funcionamiento del sistema a mi representada.*

*Adicionalmente, en preciso exponer que cuando los aprendices realizan este proceso de validación con fotografía, hay un funcionario del CEA dando asistencia y en muchas ocasiones el equipo realiza la toma automática una vez enfocada una persona y la sube automáticamente, sin que el CEA pueda anular dicha toma.*

*En algunas ocasiones ha ocurrido que el sistema intercambia Los nombres de los aprendices con las fotografías de estos, razón la cual puede aparecer un aprendiz con la fotografía del otro aprendiz.*

*Estamos seguros de que lo ocurrido, con las fotografías, fueron tomas fotográficas que se reportaron automáticamente o se intercambiaron.*

*Que el sistema presente problemas y fallas en la validación, no justifica que su Despacho asegure que realizamos una utilización inadecuada del sistema. Y peor aun que diga que “AUTOCAR expidió certificados a personas de las que no se encontraba plenamente acreditada su comparecencia a clases teóricas y en segundo lugar, que presuntamente (9.2) AUTOCAR alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información que reportó al Registro Único Nacional de Tránsito (en adelante RUNT)”*

Por la cual se decide una investigación administrativa

*Un hecho es una falla en el sistema o un inadecuado manejo y otro hecho muy diferente es expedir certificados sin comparecencia de los usuarios, y modificar, poner en riesgo la veracidad de la información que se reportó al RUNT; pues todos los usuarios relacionados en la Resolución de imputación de cargos asistieron a las clases programadas y requeridas por la ley para la obtención del Certificado respectivo*

*Por otro lado, una vez se detectaron las fallas en ellos procesos de validación solicite al Consorcio, anulación de las clases obteniendo como respuesta una negativa, aspecto que permite analizar que el consorcio, aunque sabe y conoce de los errores y fallas del sistema de validación que presta, se niega a generar condiciones adecuadas que permitan al CEA la corrección de dichas fallas. Anexo correo electrónico como prueba de lo expuesto.*

*Que se hayan presentado fallas o errores en el procedimiento de toma de fotografías, no le permite a su descargo inferir o tener certeza de que AUTOCAR certifico Aprendices sin su comparecencia, y peor aun asegurar que AUTOCAR alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información que reportó al Registro Único Nacional de Tránsito.*

*El informe presentado por el Consorcio no es una prueba suficiente que permita demostrar que AUTOCAR cometió las faltas descritas y que se convirtieron en cargos en contra.*

*La administración tiene la obligación de garantizar y tener la certeza de la ocurrencia de los hechos, no puede realizar suposiciones e inferencias a partir de un error en un procedimiento de toma de fotografías. (...)*

Conforme a lo anterior, esta Dirección mediante Oficios de Salida No. 20228700371911 del 08 de junio de 2022 y No. 20228700564721 del 17 de agosto de 2022 solicitó al **Consorcio para CEAS y CIAS** que indicara si el día 08 de septiembre de 2019, el sistema presentaba fallas que impidieran el registro al ingreso y salida de la clase de los aprendices y si **AUTOCAR** envió alguna comunicación para la fecha antes mencionada, donde hubiese reportado fallas en el funcionamiento del sistema. Así mismo, que indicara si las clases programadas para el día 08 de septiembre de 2019, seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado “*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*” y el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM para el módulo denominado “*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*” fueron validadas y aprobadas o anuladas, frente a lo cual el **Consorcio para CEAS y CIAS** contestó que durante la fecha y horario requerido no hubo fallas ni se presentaron solicitudes por parte del Investigado referentes a fallas en el sistema de validación de identidad.

Ahora bien, es importante señalarle a **AUTOCAR** que en todo caso es a este a quien corresponde verificar la correcta operación del sistema en cuanto al registro del ingreso y salida de los aprendices, por encontrarse a su cargo, y con el fin de cumplir cabalmente con sus obligaciones contempladas en el artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015<sup>25</sup> y el numeral 6.3.3 del Anexo II de la Resolución 3245 de 2009<sup>26</sup> y, en este sentido, es exclusivamente ante el Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) que se debe certificar la asistencia de los aprendices, de conformidad con lo ordenado en la Resolución 5790 de 2016<sup>27</sup>, ante lo cual se contempla el reporte de las fallas en el mismo sistema, así como la

<sup>25</sup> Artículo 2.3.1.7.1. Deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística. Son deberes y obligaciones de los Centros de Enseñanza Automovilística los siguientes: (...) 1. Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente. 4. Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos. 11. Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin. 13. Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.”

<sup>26</sup> 6. Proceso de formación y certificación académica. (...) 6.3. Decisión sobre la certificación académica. (...) 6.3.3. Si el aspirante cumplió con la capacitación, aprobó el examen teórico y adquirió las destrezas requeridas, se procederá a registrar esta información en el RUNT, para que a su vez este genere el número de identificación nacional del certificado de aptitud en conducción y/o la licencia de instructor, que deberá ser impreso en el documento físico que se expida al solicitante. (...)”

<sup>27</sup> ARTÍCULO 2o. DEFINICIÓN Y OBLIGATORIEDAD DEL SISTEMA DE CONTROL Y VIGILANCIA. El Sistema de Control y Vigilancia que se adopta en el presente acto administrativo, es el instrumento con el que se registrará, autenticará y validará la identificación y presencia de los aspirantes a conductor, de los conductores infractores y de los instructores que participan en el proceso de formación teórica y práctica para la expedición de los certificados de aptitud en conducción y quienes desarrollen la capacitación en reeducación,

Por la cual se decide una investigación administrativa

reprogramación de las sesiones por medio de la misma plataforma, como alternativas a las situaciones manifestadas, por lo que las fallas del sistema aludidas por **AUTOCAR**, no se encuentran acreditadas.

Igualmente, es importante manifestar que la calidad, oportunidad y veracidad de la información reportada en dicho sistema es de responsabilidad exclusiva del Organismo de Apoyo al tránsito correspondiente, como quiera que es éste quien debe alimentar el sistema con las actividades efectivamente realizadas, de conformidad con las obligaciones legales y reglamentarias.

De esta manera, es del caso señalar que la posibilidad del registro de asistencia empleando otro dato biométrico como el rostro, no representa como tal la existencia de una falla del sistema, sino una alternativa que concede este mismo ante la imposibilidad de realizar el registro con la huella del aprendiz, lo que de igual forma supone la veracidad y correspondencia con el registro del estudiante con el cual se presente esta situación.

Así las cosas, el uso del reconocimiento facial no supone o faculta al Organismo de Apoyo al Tránsito correspondiente a realizar un uso inadecuado del sistema, pues esto, implica que la comparecencia de los aprendices no se encuentre plenamente acreditada y, en consecuencia, resulte jurídicamente imposible realizar el reporte de dicha asistencia como cierta.

En tal sentido, contrario a lo indicado por el Investigado, no existe ningún asumo de duda frente a la responsabilidad derivada del reporte de las sesiones, toda vez que no se encontró justificación alguna de su parte para la presencia de las mencionadas inconsistencias en el reporte de asistencia de los aprendices, y bajo esta óptica, no se encontró justificación para la omisión de **AUTOCAR** en efectuar el reporte de las fallas para el momento de su ocurrencia, que según ésta también se presentó para dichas sesiones, ni para no reprogramar las sesiones ante tales situaciones.

#### 7.2.4. Principio de legalidad de las faltas y las sanciones

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

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

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

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

de esta manera se realizará la vigilancia y control de forma preventiva y se protegerá al usuario de la falsificación. (subrayado por fuera del texto)

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

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

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

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

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

<sup>33</sup> “La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política.” Cfr. Pp. 49 y 77“(…) no es constitucionalmente

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

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

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

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

En el mismo sentido, se resalta que el Honorable Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, del quince (15) de junio de dos mil diecisiete (2017), Radicación 25000232400020060093701, 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 esa facultad. Se trata del poder de la administración de examinar y verificar las actividades 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 hoco hiperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso. No toda falta debe estar necesariamente al mínimo detalle, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de nomas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente.”*

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

**admisibles ‘delegar’ en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador**, con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad”. Cfr. Pg. 19

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

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

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

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

Por la cual se decide una investigación administrativa

de rango legal<sup>38</sup>. Por lo tanto, será respecto de dichos cargos que se hará a continuación el juicio de responsabilidad administrativa.

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

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

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar<sup>41</sup> como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado<sup>42</sup>, máxime cuando tal como lo señala el Investigado en sus escritos de descargos y alegatos, tanto la conducta como las sanciones aplicables se encuentran previstas en la Ley 1702 de 2013 y, aunado a ello, es necesario precisar que la tasación de la misma se realiza con base en lo previsto en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, el cual permite concretar de mejor manera los criterios establecidos en las aludidas normas de carácter legal, por lo que la fundamentación jurídica de la presente actuación se encuentra dentro del marco legal aplicable.

Finalmente, este Despacho encuentra que está dentro del término previsto en el artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 para proferir decisión de fondo.

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

##### **8.1 Frente al cargo primero por “presuntamente expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios”**

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

(i) Expedir certificados sin comparecencia del usuario.

<sup>38</sup> Ibidem

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

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

<sup>41</sup> Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: “(...) **la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna**, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)”. Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01

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

Por la cual se decide una investigación administrativa

Así mismo, se evidenció que con el comportamiento de **AUTOCAR** se generó el presunto incumplimiento de algunos de sus deberes y obligaciones como Centro de Enseñanza Automovilística, establecidos en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 el Decreto 1079 de 2015:

- (i) Cumplir en su totalidad con los programas de instrucción, requisitos e intensidad horaria establecidos en la normatividad vigente.
- (ii) Aplicar y velar por el cumplimiento de los programas y procedimiento establecidos para el proceso de capacitación e instrucción de los alumnos.
- (iii) Certificar la idoneidad de un conductor o instructor una vez se verifique el cumplimiento de los requisitos determinados para tal fin.
- (iv) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.

Así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el numeral 8 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 1, 4, 11 y 13 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015, a partir de los siguientes hechos probados:

- (i) El día 29 de octubre de 2019, el Consorcio Sistema Integrado de Gestión y Seguridad para CEAS y CIAS (en adelante **Consorcio para CEAS y CIAS**) allegó a la Superintendencia de Transporte un documento denominado "*INFORME DE AUDITORIA DEL SISTEMA SICOV DEL CEA AUTOCAR – 8 DE OCTUBRE DE 2019*"<sup>43</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante el "*Proceso de auditoría del sistema SICOV*" llevado a cabo el día 08 de octubre de 2019 en **AUTOCAR**.
- (ii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, durante el desarrollo de la "*auditoría y verificación de uso y operación del sistema SICOV*"<sup>44</sup> realizó la validación en lo que respecta al ingreso y salida de aprendices e instructores a las sesiones programadas el día 08 de septiembre de 2019 seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado "*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*" y el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM para el módulo denominado "*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*" las cuales serían impartidas en el aula A-01 de **AUTOCAR**.
- (iii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, reportó que en la sesión teórica desarrollada el día 08 de septiembre de 2019 seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado "*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*", en **AUTOCAR**, que de los diecisiete (17) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, hubo aprendices que ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro o la cara de otra persona, y aportó el registro fotográfico donde se evidencia lo indicado.
- (iv) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, reportó que en la sesión teórica desarrollada el día 8 de septiembre de 2019, realizada en el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM, correspondiente al módulo denominado "*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*", y llevada a cabo en el aula A-01, que de los dieciocho (18) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, hubo aprendices que ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro o la cara de otra persona, y aportó el registro fotográfico donde se evidencia lo indicado.

<sup>43</sup> Radicado No. 20195605944652 del 29 de octubre de 2019, obrante a folios 1 al 5 del Expediente.

<sup>44</sup> ibidem

Por la cual se decide una investigación administrativa

(v) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el **RUNT**, de seis (6) de los estudiantes que aparecen como aprendices, donde se encontró que **AUTOCAR**, otorgó certificación a aprendices frente a los cuales no se acreditó de forma correcta y adecuada que, en efecto, comparecieron a por lo menos una de las clases de formación teórica.

(vi) Al respecto, el Investigado señaló en su escrito de descargos que: *“(...)Esta afirmación realizada por el Consorcio en su Informe presentado a la Supertransporte carece de veracidad, pues la totalidad de aprendices, realizaron validación biométrica al ingreso y salida de cada clase, Una vez fallo el sistema de validación biométrica (huella) se procedió a realizar la validación por medio de Fotografía, de acuerdo con las instrucciones dadas por el mismo Consorcio a los CEAs, cuando se presenten contingencias. Dicho procedimiento fue asignado teniendo en cuenta que tanto el sistema como los equipos utilizados en este proceso presentan demasiadas fallas. Lo cual se puede verificar en la cantidad de correos electrónicos, solicitudes telefónicas y presenciales que a menudo debemos realizar ante dicha entidad.*

*El CEA le da el manejo al sistema de validación de acuerdo a lo indicado por el Consorcio, ahora bien, el proceso de toma de fotografía es un proceso que realiza cada estudiante, y constantemente dichas tomas se deben repetir y repetir, y es el sistema el que acepta o no si la toma fotográfica esta correcta.*

(...)

*Estamos seguros de que lo ocurrido, con las fotografías, fueron tomas fotográficas que se reportaron automáticamente o se intercambiaron.*

*Por otro lado, una vez se detectaron las fallas en ellos procesos de validación solicite al Consorcio, anulación de las clases obteniendo como respuesta una negativa, aspecto que permite analizar que el consorcio, aunque sabe y conoce de los errores y fallas del sistema de validación que presta, se niega a generar condiciones adecuadas que permitan al CEA la corrección de dichas fallas. Anexo correo electrónico como prueba de lo expuesto.*

(...)

*Que se hayan presentado fallas o errores en el procedimiento de toma de fotografías, no le permite a su descacho inferir o tener certeza de que AUTOCAR certifico Aprendices sin su comparecencia, y peor aun asegurar que AUTOCAR alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información que reportó al Registro Único Nacional de Tránsito. (...)*

(vii) Frente a lo señalado, esta Dirección, requirió al **Consorcio para CEAS y CIAS** para que indicara si el día 08 de septiembre de 2019, el sistema presentaba fallas que impidieran el registro al ingreso y salida de la clase de los aprendices y si **AUTOCAR** envió alguna comunicación para la fecha antes mencionada, donde hubiese reportado fallas en el funcionamiento del sistema. Así mismo, para que indicara si las clases programadas para el día 08 de septiembre de 2019, seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado “**PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS**” y el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM para el módulo denominado “**MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN**” fueron validadas y aprobadas o anuladas.

(viii) Mediante Radicado No. 20225341292312 del 22 de agosto de 2022, el **Consorcio para CEAS y CIAS** señaló que: *“(...) 2. No existe reporte que el 8 de septiembre de 2019, se presentaran fallas en nuestro Sistema AULAPP (Web o Apps). 3. No se encontraron solicitudes por parte del Centro de Enseñanza automovilística AUTOCAR, identificado con*

Por la cual se decide una investigación administrativa

*ID RUNT No. 1305256 en la fecha mencionada anteriormente, en donde se reportarán fallas en el Sistema AULAPP (Web o Apps), que obstaculizarán el proceso de autenticación de sus clases. 4. Las clases cuentan con registro de asistencia de los aprendices y del instructor, por lo tanto, el avance fue cargado en los procesos respectivos de manera correcta. 4. Las clases cuentan con registro de asistencia de los aprendices y del instructor, por lo tanto, el avance fue cargado en los procesos respectivos de manera correcta. (...)*. (Sic).

De la respuesta proporcionada por el **Consortio para CEAS y CIAS** se puede evidenciar que: **AUTOCAR** no presentó ni reportó a través de los canales de comunicación oficiales las fallas en el sistema a que hace alusión en su escrito de descargos, principal argumento que utiliza el Investigado para desvirtuar el cargo endilgado; (ii) que si bien el Investigado aduce las fallas tecnológicas como eximente de responsabilidad, este como responsable de la formación de los aprendices que optan por el Certificado de Aptitud en Conducción, no presentó requerimiento alguno ante el **Consortio para CEAS y CIAS** para anular las clases en las que no se puede acreditar plenamente la comparecencia de los aprendices; contrario a lo manifestado, faltando así, a sus deberes y obligaciones como Organismo de Apoyo al Tránsito.

Así las cosas, se debe indicar que, una vez verificado el material probatorio obrante dentro del expediente y teniendo en cuenta que los argumentos expuestos por el Investigado no lograron desvirtuar la responsabilidad imputada, se puede determinar que efectivamente **AUTOCAR** expidió certificados a personas de las que no se encontraba plenamente acreditada su comparecencia a clases teóricas, motivo por el cual, esta Dirección encuentra **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** endilgada en el **CARGO PRIMERO**.

## **8.2. Frente al cargo segundo por “presuntamente alterar, modificar o poner en riesgo la información que reportó al RUNT”**

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

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

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

- (i) Reportar por medios electrónicos en línea y tiempo real los cursos de capacitación efectuados a todos los alumnos en las condiciones y oportunidad exigidas en las normas respectivas.
- (ii) Hacer adecuado uso del código de acceso a la base de datos del Registro Único Nacional de Tránsito –RUNT.

Así las cosas, este Despacho concluye que el Investigado infringió el numeral 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, en concordancia con lo establecido en los numerales 13 y 15 del artículo 2.3.1.7.1 del Decreto 1079 del 2015, a partir de los siguientes hechos probados:



Por la cual se decide una investigación administrativa

- (i) El día 29 de octubre de 2019, el Consorcio Sistema Integrado de Gestión y Seguridad para CEAS y CIAS (en adelante **Consorcio para CEAS y CIAS**) allegó a la Superintendencia de Transporte un documento denominado “*INFORME DE AUDITORIA DEL SISTEMA SICOV DEL CEA AUTOCAR – 8 DE OCTUBRE DE 2019*”<sup>45</sup>, donde reportó los hallazgos encontrados durante el “*Proceso de auditoría del sistema SICOV*” llevado a cabo el día 08 de octubre de 2019 en **AUTOCAR**.
- (ii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, durante el desarrollo de la “*auditoría y verificación de uso y operación del sistema SICOV*”<sup>46</sup> realizó la validación en lo que respecta al ingreso y salida de aprendices e instructores a las sesiones programadas el día 08 de septiembre de 2019 seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado “*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*” y el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM para el módulo denominado “*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*” las cuales serían impartidas en el aula A-01 de **AUTOCAR**.
- (iii) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, reportó que en la sesión teórica desarrollada el día 08 de septiembre de 2019 seleccionando el horario comprendido entre las 8:00 AM a 10:00 AM para el módulo denominado “*PRIMEROS AUXILIOS EN SALUD O MECÁNICOS*”, en **AUTOCAR**, que de los diecisiete (17) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, hubo aprendices que ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro o la cara de otra persona, y aportó el registro fotográfico donde se evidencia lo indicado.
- (iv) El **Consorcio para CEAS y CIAS**, reportó que en la sesión teórica desarrollada el día 8 de septiembre de 2019, realizada en el horario comprendido entre las 10:00 AM a 12:00 PM, correspondiente al módulo denominado “*MANEJO DE LAS DISTANCIAS EN LA CONDUCCIÓN*”, y llevada a cabo en el aula A-01, que de los dieciocho (18) aprendices inscritos en la Plataforma que cursan la sesión formativa incluyendo al instructor, hubo aprendices que ingresaron a la clase utilizando como registro fotográfico un fondo negro o la cara de otra persona, y aportó el registro fotográfico donde se evidencia lo indicado.
- (v) Esta Dirección, en virtud de lo anterior, realizó una búsqueda en el RUNT, de seis (6) de los estudiantes que aparecen como aprendices, donde se encontró que **AUTOCAR**, otorgó certificación a aprendices frente a los cuales no se acreditó de forma correcta y adecuada que, en efecto, comparecieron a por lo menos una de las clases de formación teórica.
- (vi) Al respecto, el Investigado en su escrito de descargos: “*(...) La situación fáctica de este asunto es muy clara cuando especifica **un manejo inadecuado del sistema de vigilancia**. En este caso se trata de una falla presentada en el sistema de validación biométrica y un error o inadecuada toma de las fotografías de los aprendices y NO de una expedición de certificados sin la comparecencia de los usuarios y modificar y poner en riesgo la veracidad de la información reportada al RUNT. La superintendencia sustrae e infiere de la falla del sistema e inadecuado uso del sistema a la hora de tomar una fotografía la, la comisión de una supuesta falta, que no se encuentra relacionada con la imputación de los cargos. En este caso la conducta reprochable sería una muy diferente a las conductas endilgadas en los dos cargos.*”

*Lo anterior viola mi derecho al debido proceso, así como el principio de legalidad por cuanto, la norma es clara de hablar de expedir certificados sin la comparecencia de los usuarios y de alterar, modificar y poner en riesgo la información reportada ante el RUNT y no de errores en la forma de tomar una fotografía. (...)*”

<sup>45</sup> Radicado No. 20195605944652 del 29 de octubre de 2019, obrante a folios 1 al 5 del Expediente.

<sup>46</sup> ibidem

Por la cual se decide una investigación administrativa

Es relevante para el presente caso hacer énfasis y reiterar lo ya mencionado en el numeral 7.2.4 del presente acto administrativo, en lo concerniente a la existencia y aplicación de las faltas y de las sanciones imputadas en la presente investigación.

Por lo anterior, tanto tal falta como la sanción imputadas están revestidas de plena legalidad, toda vez que, los elementos esenciales de la falta, es decir, la conducta o comportamiento que da lugar a la aplicación de sanción que para este caso es haber alterado o modificado la información reportada al **RUNT** o poner en riesgo la información de este y la determinación de la misma, se encuentran plenamente determinadas en el 4 del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 y la consecuente sanción de suspensión está determinada de conformidad con lo establecido en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013.

Frente al presente cargo, en concreto debe señalarse que, el hecho puntual para considerar la trasgresión de la norma es que al consultar la plataforma **RUNT**, se encontró que el Investigado entregó certificados de asistencia al curso de conducción a aprendices, aun cuando no acreditó la comparecencia de estos a las clases teóricas a las cuales estos se encontraban inscritos como asistentes.

Así las cosas, es pertinente aclarar que la manera en la que el Investigado logra alterar la información que se reporta en el **RUNT**, es reportando información que no corresponde a la realidad, independientemente de que la información sea subida en tiempo real, el Investigado no logró acreditar la veracidad de la misma, ya que, afirma que los aprendices han completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar de que su comparecencia a las clases teóricas no se encontraba plenamente acreditada, como ya se explicó en el numeral 8.1 del presente acto administrativo.

Así las cosas, se debe indicar que, una vez verificado el material probatorio obrante dentro del expediente y teniendo en cuenta que los argumentos expuestos por el Investigado no lograron desvirtuar la responsabilidad imputada, se puede determinar que efectivamente **AUTOCAR** alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información que reportó al **RUNT**, toda vez que indicó que los aprendices habían completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar de que esto no se encontraba plenamente acreditado, motivo por el cual, esta Dirección encuentra **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** endilgada en el **CARGO SEGUNDO**.

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

Respecto de la función que cumple esta actuación administrativa de carácter sancionatorio, el Consejo de Estado ha señalado que “[e]l fundamento de la potestad sancionatoria administrativa está en el deber de obediencia al ordenamiento jurídico que la Constitución Política en sus artículos 4 inciso segundo, y 95 impone a todos los ciudadanos”.<sup>47</sup>

Entonces, la función es reafirmar la vigencia de la normatividad existente y el deber de obediencia de todos los ciudadanos, particularmente el infractor.<sup>48</sup> Es por esa misma razón que las sanciones, tanto las no-pecuniarias como las pecuniarias, deben ser asumidas por el infractor mismo:

#### **9.1 Imposición de la sanción.**

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

<sup>47</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>48</sup> En la actualidad, **es innegable que a través del derecho administrativo sancionador se pretende garantizar la preservación y restauración del ordenamiento jurídico**, mediante la imposición de **una sanción que no sólo repruebe sino que también prevenga la realización de todas aquellas conductas contrarias al mismo**. Se trata, en esencia, de un poder de sanción ejercido por las autoridades administrativas que opera ante el incumplimiento de los distintos mandatos que las normas jurídicas imponen a los administrados y aún a las mismas autoridades públicas.” Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-818 de 2005.

Por la cual se decide una investigación administrativa

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación”.<sup>49</sup>

Al respecto, para los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.<sup>50</sup> Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

#### 9.1.1 Declarar responsable:

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

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

#### 9.1.2. Sanción procedente:

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

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

(...)

**“Artículo 19. Causales de Suspensión Y cancelación de la Habilitación de Organismos de Apoyo y de Tránsito.** Procederá la suspensión y cancelación de la habilitación de los organismos de apoyo por parte de la autoridad que la haya otorgado o por su superior inmediato cuando se incurra en cualquiera de las siguientes faltas” (Subrayado fuera del Texto).

(...)

*La suspensión podrá ordenarse también preventivamente cuando se haya producido alteración del servicio y la continuidad del mismo ofrezca riesgo a los usuarios o pueda facilitar la supresión o alteración del material probatorio para la investigación.*

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

<sup>50</sup> A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final: La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia “es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar “(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones”. Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015 Otras autoridades administrativas también han señalado que “[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –imputación fáctica-, las normas presuntamente vulneradas –imputación normativa- y el alcance del procedimiento, garantizándose de esta forma el debido proceso y el derecho de defensa al investigado, por cuanto en ese instante procesal es en el cual va a saber a ciencia cierta de qué se le acusa y de qué situaciones debe defenderse. [...] de encontrarse en una investigación que no se cumplió con el principio de tipificación, el cual garantiza el debido proceso y derecho de defensa que le asiste al investigado, el operador administrativo está en la obligación de reestablecer los derechos fundamentales precitados, a través de la decisión que establezca procedente”. Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017.

Por la cual se decide una investigación administrativa

*La suspensión de la habilitación acarrea la suspensión del servicio al usuario la cual deberá anunciar públicamente en sus instalaciones y la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT para cada sede en que se haya cometido la falta.”*

## 9.2 Graduación de la sanción:

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

*“(…) la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables: **1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.** **2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero.** **3. Reincidencia en la comisión de la infracción.** **4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión.** **5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos.** **6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes.** **7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente.** **8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas**”<sup>51</sup> (Subrayado y negrita fuera del texto original)*

Teniendo en cuenta lo dicho y viendo que el Investigado en el transcurso de la investigación administrativa, no reconoció o aceptó las trasgresiones imputadas y desarrolladas a lo largo de este acto administrativo; encuentra esta Dirección que la conducta de **AUTOCAR** está inmersa en el criterio de graduación de la sanción señalada en los numerales 1 y 5 el precitado artículo del CPACA.

Frente a la graduación de la sanción es importante mencionar que inicialmente el término de la sanción se encontraba consagrado en el párrafo del artículo 9 del Decreto 1497 de 2014, el cual estipulaba que la suspensión a imponer a los Organismos de Apoyo al Tránsito que incurrieran en las conductas señaladas en el artículo 19 de la Ley 1702 de 2013, sería de seis (6) meses y hasta veinticuatro (24) meses, sin embargo, el H. Consejo de Estado se pronunció frente al contenido del decreto antes mencionado señalando lo siguiente:

*“(…) En conclusión, en lo que hace referencia al texto del párrafo del artículo 9º del Decreto 1479 de 2014, el Despacho considera que la fijación del término de duración la medida preventiva de suspensión de la habilitación de los organismos de apoyo, debe suspenderse, toda vez que se advierte una violación al principio de reserva legal por parte del Gobierno Nacional y, por ende, un exceso en el ejercicio de la potestad reglamentaria de que tratan el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, y el artículo 22 de la Ley 1702 de 2013. (...)”<sup>52</sup>*

Así las cosas, como consecuencia de la suspensión del párrafo del artículo 9 del Decreto 1497 de 2014, se evidencia que existe una sanción consagrada en una norma de rango legal, pero no existe delimitación de esta, razón por la cual, la definición del quantum de la sanción a aplicar en cada caso se traduce en una facultad discrecional, esto es, la libertad en cabeza de la administración pública de definir el monto, a partir de su procedencia para el caso en concreto, como consecuencia de una norma de rango legal.

Frente a la facultad discrecional con la que cuenta la administración pública, el artículo 44 de la Ley 1437 del 2011<sup>53</sup>, indica que:

<sup>51</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera Consejero Ponente: Roberto Augusto Serrato Valdés, Bogotá D. C., diecinueve (19) de febrero de dos mil dieciocho (2018). Radicación número: 11001-03-24-000-2018-00200-00 (11001-03-24- 000-2018- 00346-00 – ACUMULADOS).

<sup>52</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera Consejero Ponente: Roberto Augusto Serrato Valdés, Bogotá D. C., diecinueve (19) de febrero de dos mil dieciocho (2018). Radicación número: 11001-03-24-000-2018-00200-00 (11001-03-24-000-2018- 00346-00 – ACUMULADOS).

<sup>53</sup> Por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”

Por la cual se decide una investigación administrativa

*“(…) **ARTÍCULO 44. DECISIONES DISCRECIONALES.** En la medida en que el contenido de una decisión de carácter general o particular sea discrecional, debe ser adecuada a los fines de la norma que la autoriza, y proporcional a los hechos que le sirven de causa. (...)”*

Ahora, frente al presupuesto para predicar la existencia de una facultad discrecional en cabeza de la administración, debe recordarse lo señalado por parte de la honorable Corte Constitucional frente a lo que se entiende como facultad discrecional, indicando que:

*“(…) La potestad discrecional se presenta cuando una autoridad es libre, dentro de los límites de la ley, de tomar una u otra decisión, porque esa determinación no tiene una solución concreta y única prevista en la ley. Los actos discrecionales están sometidos al control jurisdiccional, debido a que no pueden contrariar la Constitución ni la ley, y a que, en todo caso, es necesario diferenciar tal facultad de la arbitrariedad<sup>54</sup> (...)” (Subrayado fuera del texto).*

En el mismo sentido, al H. Corte Constitucional determinó los límites dentro de los cuales una Entidad Pública puede hacer uso de la facultad discrecional, manifestando que:

*“(…) Este conjunto de limitaciones que regulan el ejercicio de la facultad discrecional de la Administración, si bien no impiden por regla general la libre iniciativa en el desarrollo de las actuaciones administrativas de las autoridades públicas, sí consagran parámetros legales de obligatorio cumplimiento que reglamentan los caminos a través de los cuales es jurídicamente viable el ejercicio de una atribución, con el propósito plausible de poder producir efectos jurídicos. Desde esta perspectiva, la doctrina ha reconocido que toda actuación administrativa, independientemente del nivel de regulación que restrinja su ejercicio, siempre tendrá un mínimo grado de discreción, o en otras palabras, de buen juicio para su desarrollo. La necesidad de que se le reconozca a la Administración, en todos los casos, un mínimo grado de discrecionalidad o de libertad de acción, para asegurar su buen funcionamiento, independientemente del nivel o volumen de reglamentación que sobre una materia se profiera por el legislador (facultad más o menos reglada); que se torna imperioso por parte del ordenamiento jurídico, con sujeción al principio de legalidad, el señalamiento de un conjunto de parámetros legales y constitucionales que permitan salvaguardar el control jurisdiccional de su ejercicio, en aras de impedir que el desenvolvimiento de dicha potestad, se transforme en un actuar arbitrario, contrario al principio de interdicción de la arbitrariedad.<sup>55</sup> (...)” (Subrayado fuera del texto).*

Finalmente, el H. Consejo de Estado recuerda cuales son los parámetros y límites dentro de los cuales debe actuar cualquier Entidad Pública cuando considere que se hace necesario dar aplicación a la facultad discrecional, señalando que:

*“(…) [L]a jurisprudencia constitucional ha indicado que la discrecionalidad debe ser ejercida siempre dentro de parámetros de racionalidad, proporcionalidad y razonabilidad, en tal sentido, ha identificado como límites para el ejercicio de dicha facultad, los siguientes: a) debe existir una norma de rango constitucional o legal que contemple la discrecionalidad expresamente, b) su ejercicio debe ser adecuado a los fines de la norma que la autoriza, y c) la decisión debe ser proporcional a los hechos que le sirven de causa. Por su parte, el artículo 44 del C.P.A.C.A. establece que, en la medida en que el contenido de una decisión de carácter general o particular sea discrecional, debe ser “adecuada” a los fines de la norma que la autoriza, y “proporcional” a los hechos que le sirven de causa; lo anterior supone que debe existir una razón o medida entre la realidad de hecho y el derecho que supone la verdad de los hechos y su conexidad con la decisión, se dice entonces, que la discrecionalidad tiene como medida la “razonabilidad” (...)”<sup>56</sup>. (Subrayado fuera del texto).*

<sup>54</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Magistrado Ponente: Gloria Stella Ortiz Delgado Bogotá D.C., dieciséis (16) de abril de dos mil quince (2015). - Sentencia SU172/15.

<sup>55</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Magistrado Ponente: Rodrigo Escobar Gil Bogotá D.C., ocho (8) de octubre de dos mil cuatro (2004). - Sentencia T-982/04.

<sup>56</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Segunda Subsección B Consejero Ponente: Sandra Lisset Ibarra Vélez Bogotá D. C., diecinueve (19) de febrero de dos mil dieciocho (2018). Radicación número: 25000-23-42-000-2013-01223-02(4578-16)

Por la cual se decide una investigación administrativa

En conclusión, se evidencia que le está permitido a esta Superintendencia dar aplicación a la facultad discrecional, como quiera que el quantum de la sanción de suspensión de la habilitación no está delimitado a nivel legal, pero sí su procedencia como sanción a imponer, por lo que corresponde a la administración y se encuentra en la facultad de proceder a su libre fijación para el caso en concreto, en concordancia con los fines que contempla la misma norma (artículo 19 de la Ley 1702 de 2013), y de manera proporcional a los hechos que dan lugar a su imposición.

Así las cosas, y teniendo en cuenta que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el primer y segundo inciso del artículo 19 de la Ley 1702 de 2013 y en aplicación al artículo 50 previamente citado, este Despacho establecerá como sanción la **SUSPENSIÓN** de la **HABILITACIÓN** por **OCHO (8) MESES** como consecuencia de la conducta derivada de los **CARGOS PRIMERO y SEGUNDO**, toda vez que se generó un impacto en la prestación del servicio, la legalidad del mismo y por ende en la Seguridad Vial, pues el Investigado (i) expidió certificados sin la comparecencia de los usuarios, al no lograr acreditar plenamente la asistencia de aprendices a sus clases teóricas, y (ii) alteró, modificó o puso en riesgo la veracidad de la información registrada en el **RUNT**, al indicar que los aprendices habían completado los requisitos para obtener el Certificado de Aptitud en Conducción, a pesar de que no logró acreditar la asistencia de estos a las clases teóricas.

En mérito de lo expuesto,

### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO: DECLARAR RESPONSABLE** a la señora **ROCÍO RUEDA QUINTERO**, con **NIT 37928391-3**, como propietaria del **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR**, con matrícula mercantil No. **29713**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

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

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

**ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR** a la señora **ROCÍO RUEDA QUINTERO**, con **NIT 37928391-3**, como propietaria del **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR**, con matrícula mercantil No. **29713**, frente al:

**CARGO PRIMERO y CARGO SEGUNDO**, con **SUSPENSIÓN DE LA HABILITACIÓN** por el término establecido de **OCHO (8) MESES** que según el inciso tercero del artículo 19 de la Ley 1702 del 2013 se deberá anunciar públicamente en sus instalaciones más la pérdida de la interconexión con el Registro Único Nacional de Tránsito **RUNT**.

**ARTÍCULO TERCERO: NOTIFICAR** el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, a la señora **ROCÍO RUEDA QUINTERO**, con **NIT 37928391-3**, como propietaria del **CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA AUTOCAR**, con matrícula mercantil No. **29713**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, en concordancia con lo dispuesto en el artículo 4° del Decreto 491 de 2020.

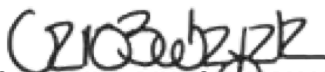
**ARTÍCULO CUARTO:** Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación,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

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

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

**NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE**



**CAROLINA PINZON AMAYA**

Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre (E)

**Notificar:**

**10376 DE 21/12/2022**

**Notificar:**

**ROCIO RUEDA QUINTERO**

Propietaria

Dirección: Calle 64 A N 15 D 45 Cipres de Lago

Barrancabermeja, Santander

**CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR**

Representante Legal o quien haga sus veces

Dirección: Calle 52 18-51 Avenida Ferrocarril

Barrancabermeja, Santander

**Proyectó:** Ana Castiblanco González

**Revisó:** Martha Quimbayo Buitrago



**CAMARA DE COMERCIO DE BARRANCABERMEJA  
CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR**

Fecha expedición: 2022/12/20 - 17:45:16

\*\*\* SOLO CONSULTA SIN VALIDEZ JURÍDICA \*\*\*  
CODIGO DE VERIFICACIÓN GqzH53HZQf

**CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DE ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.**

Con fundamento en las matrículas e inscripciones del Registro Mercantil,

**CERTIFICA**

**NOMBRE, SIGLA, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO**

**NOMBRE o RAZÓN SOCIAL:** CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR  
**ORGANIZACIÓN JURÍDICA:** ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO  
**DOMICILIO :** BARRANCABERMEJA

**MATRÍCULA - INSCRIPCIÓN**

**MATRÍCULA NO :** 29713  
**FECHA DE MATRÍCULA :** MARZO 18 DE 1996  
**ULTIMO AÑO RENOVADO :** 2022  
**FECHA DE RENOVACION DE LA MATRÍCULA :** FEBRERO 17 DE 2022  
**ACTIVO VINCULADO :** 17,500,000.00

**UBICACIÓN Y DATOS GENERALES**

**DIRECCIÓN DEL DOMICILIO PRINCIPAL :** CL.52 18-51 AV.FERROCARRIL  
**BARRIO :** URIBE URIBE  
**MUNICIPIO / DOMICILIO:** 68081 - BARRANCABERMEJA  
**TELÉFONO COMERCIAL 1 :** 3166943612  
**TELÉFONO COMERCIAL 2 :** 3174271511  
**TELÉFONO COMERCIAL 3 :** NO REPORTÓ  
**CORREO ELECTRÓNICO No. 1 :** info@autocar.com.co

**CERTIFICA - ACTUALIZACIÓN DE DATOS**

QUE EL 27 DE ABRIL DE 2010 SE REGISTRÓ PARA EL ESTABLECIMIENTO LA SIGUIENTE ACTUALIZACIÓN : CAMBIO DE NOMBRE DE: ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR A CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTA AUTOCAR

**CERTIFICA - ACTIVIDAD ECONÓMICA**

**DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA :** FORMACIÓN DE PERSONAS QUE REQUIEREN OBTENER SU LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PRIMERA VEZ PARA LAS CATEGORÍAS: A2 (MOTOCICLETA, MOTOCICLO, MOTOCARRO Y MOTOTRICICLO DE MÁS DE 125 C.C. DE CILINDRADA) B1 (AUTOMÓVILES, MOTOCARROS, CUATRIMOTOS, CAMPERO, CAMIONETAS Y MICROBUSES DE SERVICIO PARTICULAR) C1 (AUTOMÓVILES, CAMPEROS, CAMIONETAS Y MICROBUSES DE SERVICIO PÚBLICO) Y POR RECATEGORIZACIÓN A LAS CATEGORÍAS B2 (CAMIONES RÍGIDOS, BUSETAS Y BUSES PARA EL SERVICIO PARTICULAR.

**ACTIVIDAD PRINCIPAL :** P8523 - EDUCACIÓN MEDIA TÉCNICA  
**ACTIVIDAD SECUNDARIA :** K6621 - ACTIVIDADES DE AGENTES Y CORREDORES DE SEGUROS

**CERTIFICA - PROPIETARIOS**

QUE LA PROPIEDAD SOBRE EL ESTABLECIMIENTO LA TIENE(N) EL(LOS) SIGUIENTE(S) COMERCIANTES :

\*\*\* **NOMBRE DEL PROPIETARIO :** RUEDA QUINTERO ROCIO  
**IDENTIFICACIÓN :** Cédula de ciudadanía - 37928391  
**NIT :** 37928391-3  
**MATRÍCULA :** 29712  
**FECHA DE MATRÍCULA :** 19960318  
**FECHA DE RENOVACION :** 20220217  
**ULTIMO AÑO RENOVADO :** 2022

**CERTIFICA**





**CAMARA DE COMERCIO DE BARRANCABERMEJA  
CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR**

Fecha expedición: 2022/12/20 - 17:45:16

\*\*\* SOLO CONSULTA SIN VALIDEZ JURÍDICA \*\*\*  
**CODIGO DE VERIFICACIÓN GqzH53HZQf**

---

LA INFORMACIÓN ANTERIOR HA SIDO TOMADA DIRECTAMENTE DEL FORMULARIO DE MATRÍCULA Y RENOVACIÓN DILIGENCIADO POR EL COMERCIANTE

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



**CAMARA DE COMERCIO DE BARRANCABERMEJA  
ROCIO RUEDA QUINTERO**

Fecha expedición: 2022/12/20 - 17:44:51

\*\*\* SOLO CONSULTA SIN VALIDEZ JURÍDICA \*\*\*  
CODIGO DE VERIFICACIÓN 2hXTewxHK8

**CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DE PERSONA NATURAL.**

Con fundamento en las matrículas e inscripciones del Registro Mercantil,

**CERTIFICA**

**NOMBRE, SIGLA, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO**

**NOMBRE o RAZÓN SOCIAL:** ROCIO RUEDA QUINTERO  
**ORGANIZACIÓN JURÍDICA:** PERSONA NATURAL  
**IDENTIFICACIÓN :** CÉDULA DE CIUDADANIA - 37928391  
**NIT :** 37928391-3  
**ADMINISTRACIÓN DIAN :** BARRANCABERMEJA  
**DOMICILIO :** BARRANCABERMEJA

**MATRÍCULA - INSCRIPCIÓN**

**MATRÍCULA NO :** 29712  
**FECHA DE MATRÍCULA :** MARZO 18 DE 1996  
**ULTIMO AÑO RENOVADO :** 2022  
**FECHA DE RENOVACION DE LA MATRÍCULA :** FEBRERO 17 DE 2022  
**ACTIVO TOTAL :** 17,500,000.00  
**GRUPO NIIF :** GRUPO III - MICROEMPRESAS

**UBICACIÓN Y DATOS GENERALES**

**DIRECCIÓN DEL DOMICILIO PRINCIPAL :** CL 64 A N 15 D 45 CIPRES DE LAGO  
**BARRIO :** CIPRES DEL LAGO  
**MUNICIPIO / DOMICILIO:** 68081 - BARRANCABERMEJA  
**TELÉFONO COMERCIAL 1 :** 3166943612  
**TELÉFONO COMERCIAL 2 :** 3174271511  
**TELÉFONO COMERCIAL 3 :** NO REPORTÓ  
**CORREO ELECTRÓNICO No. 1 :** info@autocar.com.co

**DIRECCIÓN PARA NOTIFICACIÓN JUDICIAL :** CL 64 A N 15 D 45 CIPRES DE LAGO  
**MUNICIPIO :** 68081 - BARRANCABERMEJA  
**BARRIO :** CIPRES DEL LAGO  
**TELÉFONO 1 :** 3166943612  
**TELÉFONO 2 :** 3174271511  
**CORREO ELECTRÓNICO :** info@autocar.com.co

**NOTIFICACIONES A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, **SI AUTORIZO** para que me notifiquen personalmente a través del correo electrónico de notificación : info@autocar.com.co

**CERTIFICA - ACTIVIDAD ECONÓMICA**

**DESCRIPCIÓN DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA :** FORMACIÓN DE PERSONAS QUE REQUIEREN OBTENER SU LICENCIA DE CONDUCCIÓN POR PRIMERA VEZ PARA LAS CATEGORÍAS: A2 (MOTOCICLETA, MOTOCICLO, MOTOCARRO Y MOTOTRICICLO DE MÁS DE 125 C.C. DE CILINDRADA) B1 (AUTOMÓVILES, MOTOCARROS, CUATRIMOTOS, CAMPERO, CAMIONETAS Y MICROBUSES DE SERVICIO PARTICULAR) C1 (AUTOMÓVILES, CAMPEROS, CAMIONETAS Y MICROBUSES DE SERVICIO PÚBLICO) Y POR RECATEGORIZACIÓN A LAS CATEGORÍAS B2 ( CAMIONES RÍGIDOS, BUSETAS Y BUSES PARA EL SERVICIO PARTICULAR. RECATEGORIZACIÓN A LAS CATEG

**ACTIVIDAD PRINCIPAL :** P8523 - EDUCACIÓN MEDIA TÉCNICA  
**ACTIVIDAD SECUNDARIA :** K6621 - ACTIVIDADES DE AGENTES Y CORREDORES DE SEGUROS

**CERTIFICA - ESTABLECIMIENTOS**



**CAMARA DE COMERCIO DE BARRANCABERMEJA  
ROCIO RUEDA QUINTERO**

Fecha expedición: 2022/12/20 - 17:44:51

**\*\*\* SOLO CONSULTA SIN VALIDEZ JURÍDICA \*\*\*  
CODIGO DE VERIFICACIÓN 2hXTewxHK8**

QUE ES PROPIETARIO DE LOS SIGUIENTES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO EN LA JURISDICCIÓN DE ESTA CÁMARA DE COMERCIO:

**\*\*\* NOMBRE ESTABLECIMIENTO :** CENTRO DE ENSEÑANZA AUTOMOVILISTICA AUTOCAR  
**MATRICULA :** 29713  
**FECHA DE MATRICULA :** 19960318  
**FECHA DE RENOVACION :** 20220217  
**ULTIMO AÑO RENOVADO :** 2022  
**DIRECCION :** CL.52 18-51 AV.FERROCARRIL  
**BARRIO :** URIBE URIBE  
**MUNICIPIO :** 68081 - BARRANCABERMEJA  
**TELEFONO 1 :** 3166943612  
**TELEFONO 2 :** 3174271511  
**CORREO ELECTRONICO :** info@autocar.com.co  
**ACTIVIDAD PRINCIPAL :** P8523 - EDUCACIÓN MEDIA TÉCNICA  
**ACTIVIDAD SECUNDARIA :** K6621 - ACTIVIDADES DE AGENTES Y CORREDORES DE SEGUROS  
**VALOR DEL ESTABLECIMIENTO :** 17,500,000

**INFORMA - TAMAÑO DE EMPRESA**

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 MICRO EMPRESA

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

Ingresos por actividad ordinaria : \$9,000,000

Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el periodo - CIIU : P8523

**CERTIFICA**

LA INFORMACIÓN ANTERIOR HA SIDO TOMADA DIRECTAMENTE DEL FORMULARIO DE MATRÍCULA Y RENOVACIÓN DILIGENCIADO POR EL COMERCIANTE