

Bogotá, 30 julio 2026.



Radicado No.: 20265330518121

Fecha: 30 julio 2026

Señor (a) (es)

Aero Taxi Guaymaral Alg Sas

- "autopista norte kilómetro 16 vía guaymaral lote 13"

Bogota Dc, Bogota (distrito Capital)

Asunto: Notificación por aviso resolución no.8798.

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

Por medio de la presente la Superintendencia de Transporte en cumplimiento del artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 (CPACA), realiza la notificación por aviso de la(s) resolución(es) No(s) **8798** de **14/07/2026** expedida por **Dirección de promoción y prevención en concesiones e infraestructura**, remitiéndose copia íntegra de está; precisando que se considerará surtida la notificación al día siguiente al de la entrega de presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente me permito informarle que, Contra la presente resolución proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales podrán interponerse ante la directora de investigaciones de concesiones e infraestructura, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, de conformidad a lo previsto en el artículo 76 de la ley 1437 de 2011..

Atentamente,

GRUPO DE NOTIFICACIONES
Natalia Hoyos Semanate
Coordinadora Grupo interno de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

DIRECTORA

Expediente: 2025740260100028E

**LA DIRECTORA DE INVESTIGACIONES DE CONCESIONES E
INFRAESTRUCTURA**

En ejercicio de las facultades legales conferidas, el artículo 42 del Decreto 101 de 2000 modificado por el artículo 4 del Decreto 2741 de 2001, en especial, por los artículos 4, 5 y 19 del Decreto 2409 de 2018, la Resolución 5178 de 2023 y demás normatividad relacionada, y

I. CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante la Resolución 14366 del 9/16/2025, la Dirección de investigaciones de Concesiones e Infraestructura decidió abrir una investigación administrativa y formular pliego de cargos contra la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, por los siguientes cargos:

"CARGO PRIMERO: (...) *por presuntamente incumplir con la obligación de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) de conformidad con su obligación legal.*

Esta conducta se adecua al supuesto de hecho previsto en el literal del (e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con 121 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto ley 2106 de 2019, el artículo 6 de la Ley 2050 de 2020, la Resolución Nro. 20223040040595 del 12 de julio de 2022.

CARGO SEGUNDO: (...) *por presuntamente incumplir la obligación de diligenciar y reportar el formulario 1 a través del Sistema de Información, Seguimiento e Implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial SISI/PESV2, en el término otorgado por la autoridad.*

Esta conducta se adecua al supuesto de hecho previsto en el literal del (c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el numeral (i) del artículo 6.5 del título VI de la Circular Única de Infraestructura y Transporte.

SEGUNDO: Que, la Resolución 14366 del 9/16/2025, fue notificada a la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS** el 10/8/2025, de acuerdo con los parámetros legales.

TERCERO: Que una vez notificada la anterior resolución, la Investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y/o aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro de la presente actuación, de conformidad con lo dispuesto en el literal c) del artículo 50 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, esto es.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

CUARTO: Que, de acuerdo con la información que reposa en el expediente, la sociedad investigada, NO presentó escrito de descargos de forma oportuna, de acuerdo con el término establecido en el artículo cuarto de la Resolución 14366 de 9/16/2025.

QUINTO: Que, mediante la Resolución 6441 del 5/7/2026, se decretaron pruebas, se prescindió del periodo probatorio y se corrió traslado al vigilado por termino de diez (10) días para que presentara escrito alegatos, dicho acto administrativo fue notificado vía correo electrónico el 20/05/2026, conforme a lo estipulado en el artículo 67 de la Ley 1437 del CPACA.

SEXTO: Que, el vigilado No presentó escrito de alegatos de conclusión.

II. COMPETENCIA DE LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

El esquema de supervisión previsto en nuestra Constitución Política es un "sistema dual", así: (a) de una parte, supervisión del Estado, bajo la orientación del Presidente y ejecutada por entidades especializadas y técnicas como la Superintendencia de Transporte; y de otra parte (b) supervisión por los ciudadanos, mediante acceso a documentos públicos, denuncias y ejercicio de acciones públicas.

En lo que corresponde a lo primero (supervisión por parte del Estado), hay tres tipos de funciones de policía administrativa económica que se pueden ejercer: (i) el poder de policía -relacionado con la expedición de reglas generales-, (ii) la función de policía -relacionada con la expedición de actos jurídicos concretos y particulares, en ejecución y las reglas generales-, y (iii) la actividad de policía -relacionada con la operación material para ejecutar la función de policía-. Nótese que poder, función y actividad de policía son actividades diferentes, independientes y complementarias.

En el caso de la Superintendencia de Transporte, esas funciones se concretan así:

- La Superintendencia de Transporte ejerce el "poder de policía", pero limitado a la expedición de reglas dirigidas a los sujetos supervisados con el fin de: (a) instruirlos sobre cómo deben cumplir sus obligaciones legales y reglamentarias, o (b) imponer mecanismos de vigilancia eficientes. Por esta vía no se crean obligaciones nuevas para los supervisados.
- Asimismo, dicha entidad ejerce la "función de policía", aplicando la legislación vigente a casos concretos. En este punto, por ejemplo, se desarrollan investigaciones para proteger el interés general.
- Como regla general la Superintendencia no ejecuta la "actividad de policía", considerando que ni por virtud de la ley, ni de los Decretos 101 de 2000 ni 2409 de 2018, cuenta con funciones para realizar acciones de control en vía.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

Al respecto, según el modo de transporte, corresponde a la Policía Nacional y a los agentes de tránsito realizar el control de las disposiciones correspondientes en las vías dentro de su jurisdicción. De esa forma, será la Policía Nacional y los agentes en cada jurisdicción quienes ejerzan las "actividades de policía" para el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte.

Para el cumplimiento de esas funciones de la Superintendencia de Transporte, se fijó su competencia de conformidad con los siguientes cinco (5) factores:

2.1 Competencia subjetiva, o en función del sujeto

Respecto de la competencia subjetiva, se previó expresamente en el Decreto 101 de 2000 que son sujetos vigilados por la Superintendencia de Transporte, los siguientes:

- (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte;
- (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte establecidas en la Ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden;
- (iii) los concesionarios y administradores de infraestructura;
- (iv) las sociedades portuarias,
- (v) los organismos de tránsito y los organismos de apoyo al tránsito;
- (vi) las demás que determinen las normas legales.

Es así como las funciones de esta Superintendencia se derivan directamente de la Constitución Política, recibidas a través de delegación Presidencial, así como de las leyes que le atribuyen funciones y facultades a la entidad.

2.2 Alcance de la competencia subjetiva

Respecto de los sujetos vigilados antes descritos, la Superintendencia de Transporte ejerce una supervisión integral como regla general. Veamos:

- i. El Consejo de Estado resolvió en el año 2001 un conflicto de competencias sobre la entidad competente para supervisar a la empresa Metro de Medellín. Después del análisis de las competencias de la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Sociedades, concluyó que la primera era la competente para ejercer la supervisión de la empresa:

"(...) Después de una interpretación sistemática y armónica de las normas citadas en los párrafos que anteceden, se advierte en este caso que la Superintendencia de Puertos y Transporte, que tiene atribuciones de inspección, vigilancia y control sobre las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte, tiene tales atribuciones en relación con la empresa (...), de manera general e integral, es

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de prestar el servicio.

La Superintendencia de Puertos y Transporte ejerce las indicadas funciones en virtud de delegación expresa contenida en los decretos 101 y 1016 de 2000, como se establece en los artículos y numerales señalados en esta providencia.

No podrían, en manera alguna, en el caso que se estudia, por el panorama constitucional y legal examinado, fraccionarse o dividirse las atribuciones de que tratan los artículos 82, 83, 84 y 85 de la Ley 222 de 1995 delegadas expresamente a la Superintendencia de Puertos y Transporte en relación con las empresas o personas naturales que presten el servicio público de transporte, para entenderlas radicadas casi totalmente en esta última superintendencia o parcialmente en la de sociedades en relación con uno o unos pocos aspectos de la vigilancia y el control de las personas naturales o sociedades que prestan el servicio público de transporte. Ni la Constitución, ni las normas que se invocan en estas consideraciones como aplicables al caso concreto de la sociedad de cuyos estudios actuariales se trata, permiten la posibilidad de fraccionar o dividir aquellas atribuciones ni otra cualquiera posibilidad que implique duplicidad o decisiones encontradas, contrapuestas o contradictorias en el desempeño de las labores que cumplen las superintendencias en relación con aquellas personas que vigilan.” (negrilla fuera de texto)

- ii. Esa misma línea se mantuvo posteriormente en la jurisprudencia del Consejo de Estado. Particularmente, en el caso de las cooperativas el Consejo de Estado se pronunció respecto de las competencias de la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Economía Solidaria, así:

"(...) Ante la decisión de la Superintendencia de Puertos y Transportes en el sentido de que ella no debe desplegar las funciones de inspección, vigilancia y control de cooperativas, se considera que no le asiste razón toda vez que el artículo 42 del Decreto 101 no excluye de su control a las cooperativas dedicadas al transporte; por el contrario, las incluye cuando dice '... Sujetos de la inspección, vigilancia y control... las siguientes personas naturales o jurídicas: 1. Las sociedades con o sin ánimo de lucro ... que presten el servicio público de transporte.' (negrilla fuera de texto)

- iii. En la doctrina también se ha precisado que la competencia de la Superintendencia de Transporte es integral y, por lo tanto, no aplica la regla de residualidad para la Superintendencia de Sociedades:

"(...) a partir de la sentencia proferida por el Consejo de Estado, el 25 de septiembre de 2001, las sociedades que, de acuerdo con el Decreto 101 de 2000 estén vigiladas por esa superintendencia, deben cumplir las obligaciones de fiscalización ante ese despacho, sin injerencia alguna de la Superintendencia de Sociedades. En palabras del Consejo de Estado, las atribuciones que cumple la Superintendencia de Puertos y Transporte le han sido conferidas 'de manera integral, es decir, tanto en el ámbito objetivo que se relaciona con la prestación del servicio público, como en el subjetivo, relacionado con aspectos societarios o exclusivamente relacionados con la persona encargada de cumplir el servicio'. (...) la voluntad del legislador es la de evitar fraccionamientos o duplicidad en el ejercicio de esas atribuciones por las diferentes superintendencias, así como impedir que entre estas se presenten casos de vigilancia concurrente sobre

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

determinadas situaciones fácticas o jurídicas que presenten las sociedades sometidas a los controles estatales'. (...) Por ello cualquier atribución de fiscalización asignada a la Superintendencia de Sociedades se entenderá radicada también en cabeza de la referida Superintendencia de Puertos, aunque no se encuentre prevista de modo expreso en el Decreto 101 de 2000". (negrilla fuera de texto)

- iv. Vale la pena rescatar que cuando se trata de sociedades de objeto social múltiple, la anterior regla puede variar. El Consejo de Estado en pronunciamiento del 6 de septiembre de 2017, definió un conflicto de competencias entre la Superintendencia de Sociedades y esta Superintendencia de Transporte, señalando lo siguiente:

"(...) [l]a regla de vigilancia integral por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte adoptada en otras oportunidades por esta Corporación, no puede aplicarse de manera exegética o automática en el caso de sociedades que realicen múltiples actividades económicas, pues habrá casos en que la vigilancia subjetiva le corresponderá a la Superintendencia de Sociedades. (...) La función de vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte se encuentra ligada al tránsito, el transporte y su infraestructura, siendo lo razonable que esa función recaiga sobre personas jurídicas dedicadas a esa clase de actividades. (...) Por lo tanto, hay fundamentos tanto normativos como lógicos para que la Superintendencia de Puertos y Transporte realice una vigilancia integral sobre las sociedades que tengan como objeto social único o se dediquen de manera principal a la actividad de servicio público de transporte o a la operación portuaria. Ahora bien, es importante anotar, que, aunque el artículo 12 de la Ley 1242 de 2008 permite que la Superintendencia de Transporte realice una vigilancia tanto objetiva como subjetiva sobre las sociedades sujetas a su control, no es menos cierto que esta premisa tiene sentido en la medida en que dichas sociedades estén dedicadas de manera exclusiva o principal a actividades relacionadas con el tránsito, el transporte y su infraestructura. De esta suerte, cuando la empresa objeto de vigilancia no ejerce de manera exclusiva o principal estas actividades, el principio de integralidad no podría aplicarse, pues en estos casos los aspectos societarios impactarían, no sólo las actividades en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, sino también las que la persona jurídica desarrolla de manera principal como parte de su objeto social, no sujetas al control de la Superintendencia de Puertos y Transporte." (Negrilla fuera de texto)

- v. Recogiendo la jurisprudencia vigente, la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte suscribieron la Circular Externa Conjunta 02 del 6 de mayo de 2019. Al respecto, se tomó esa misma línea indicando lo siguiente:

"(...) Tratándose de sociedades de objeto múltiple, que incluyan actividades para facilitar los servicios de transporte pero que éstas no representen su actividad principal, la vigilancia objetiva y el cobro de contribución especial por este concepto corresponderá a la Superintendencia de Transporte, mientras que la vigilancia subjetiva y el cobro de la contribución por este concepto corresponderá a la Superintendencia de Sociedades."

- vi. En el pronunciamiento más reciente del H. Consejo de Estado relacionado con un conflicto negativo de competencias entre la Superintendencia de Sociedades y la Superintendencia de Transporte, se precisó lo siguiente:

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

"(...) el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000 estableció los sujetos sobre los cuales la Superintendencia de Transporte debe ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control.

(...) el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones.

(...) la Superintendencia de Sociedades es competente para supervisar a las sociedades comerciales. Con todo, las demás superintendencias reemplazan a la Superintendencia de Sociedades en el ejercicio de dicha función, cuando la ley les haya asignado dicha competencia de manera expresa. En caso contrario, la Superintendencia de Sociedades mantiene su competencia.

En otras palabras, la Superintendencia de Sociedades ejerce un control de vigilancia subjetivo por cuanto se ejerce sobre el sujeto, es decir, la persona jurídica. Sin embargo, su competencia es residual en la medida en que opera bajo la condición de que las facultades asignadas a ella, no hayan sido expresamente otorgadas a otra Superintendencia." (negrilla fuera de texto)

2.3 Diferencia entre "sujetos vigilados" y "sujetos pasivos" de las investigaciones

En el marco de lo anterior, debe destacarse que en la ley hay una distinción entre los "sujetos vigilados" y los "sujetos pasivos". Veamos:

- Los sujetos vigilados, como se mencionó antes, son las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte en los diferentes modos y modalidades; las entidades del Sistema Nacional de Transporte, excepto el Ministerio de Transporte; los concesionarios y administradores de infraestructura; las sociedades portuarias y los organismos de tránsito y de apoyo al tránsito, así como las demás que determinen las normas legales.
- Por otra parte, los sujetos pasivos del régimen son aquellas personas que, en virtud de su actividad, pueden incidir en la correcta prestación del servicio público de transporte, y que por lo tanto también son destinatarios de las normas de transporte.

Entre estos se encuentran previstas expresamente en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales, las personas que conduzcan vehículos, las personas que utilicen la infraestructura de transporte, las personas que violen o faciliten la violación de las normas, las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte y las empresas de servicio público.

Otro ejemplo de lo anterior está en la Ley 1005 de 2006, que prevé sujetos pasivos de las investigaciones de la Superintendencia, sin que sean todos sus vigilados.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

Todo esto hace que la categoría de “sujetos pasivos” sea mucho más amplia que la de “sujetos vigilados”. De hecho, la segunda (vigilados) sería un subconjunto de la primera (sujetos pasivos).

Al respecto, en providencia del pasado 12 de febrero de 2021 el Tribunal Administrativo manifestó lo siguiente:

"(...) la Superintendencia de Transporte, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 9 numeral 4 de la Ley 105 de 1993, es una autoridad que tiene la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte y en el caso en concreto, pueden ser objetos de sanción aquellas personas que violen o faciliten la violación de las normas, sin que necesariamente sean sujetos de vigilancia, inspección y control de dicha entidad. En este orden de ideas, en este caso, el Despacho considera que la competencia para imponer sanciones por violación a la normatividad del transporte de acuerdo con las disposiciones señaladas en los párrafos anteriores está radicada en la Superintendencia de Puertos y Transporte". (negrilla fuera de texto)

En ese mismo sentido, en pronunciamiento del pasado 20 de abril de 2021 el Honorable Consejo de Estado se refirió a la diferencia entre los “sujetos vigilados” de la Superintendencia de Transporte y los “sujetos pasivos”, así:

"La función de supervisión de las superintendencias tiene como propósito asegurar el cumplimiento de las normas que regulan la actividad sobre la que se ejerce la supervisión, proteger el sector económico o social que controla, y promover su desarrollo y estabilidad. Asimismo, las superintendencias tienen una función preventiva. Su actividad debe adelantarse teniendo en cuenta, no la realidad formal, sino material de las sociedades sobre las cuales ejerce la actividad de supervisión. (...) el artículo 42 del citado Decreto 101 de 2000 estableció los sujetos sobre los cuales la Superintendencia de Transporte debe ejercer las funciones de inspección, vigilancia y control.

(...)

Es así como, para garantizar la aplicabilidad de tal normativa, se ha establecido un régimen legal de sanciones imponibles por las autoridades competentes, ante las infracciones a la misma. (...) el artículo 9º de la Ley 105 de 1993 establece cuáles son las personas y empresas que pueden estar sujetas a la imposición de sanciones por infracciones a las normas sobre el transporte público y cuáles son dichas sanciones.

De otra parte, se destaca de la normativa citada, que en efecto, el ejercicio de las facultades sancionatorias de la Superintendencia de Transporte puede recaer en personas que no necesariamente están sometidas a la inspección, vigilancia y control de dicha autoridad, pues tales facultades están previstas para todos aquellos que incurran en la violación a las normas reguladoras del transporte, sean entidades vigiladas por la Superintendencia de Transporte o no, sean personas naturales o personas jurídicas.

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

Lo mismo ocurre en otros sectores, por ejemplo, en el sector financiero el concepto de entidad vigilada de la Superintendencia Financiera de Colombia está determinado por la habilitación legal que confiera dicha autoridad, luego de verificar el cumplimiento de los requisitos que la ley dispone para las entidades que pretenden desarrollar actividades financieras. Dentro de estos requisitos, está la función de verificar su capacidad técnica, administrativa, operativa y financiera, entre otros. En ese orden, si una empresa prestara el servicio de intermediación financiera sin atender los requisitos de ley, esto es, sin haber obtenido de manera previa la habilitación legal de la Superintendencia Financiera de Colombia, pues será sujeto de las facultades administrativas de la misma. Sin embargo, la prestación ilegal de la actividad financiera, de manera alguna, convertiría a la referida empresa en un sujeto sometido a la inspección y vigilancia de esa Superintendencia.

Así las cosas, es preciso concluir que las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser adoptadas respecto de todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no.” (negrilla fuera de texto)

2.4 Competencia objetiva, o en función del objeto

El objeto de la Superintendencia de Transporte consiste en ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación se concretó en lo siguiente: -

- (i) Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte;
- (ii) Vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte;
- (iii) Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación y/o mantenimiento de la infraestructura de transporte;
- (iv) Inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación de las normas para el desarrollo de la gestión de infraestructura propia del sector transporte;
- (v) Inspeccionar y vigilar los contratos de concesión destinados a la construcción, rehabilitación, operación, administración, explotación y/o mantenimiento de la infraestructura marítima, fluvial y portuaria.
- (vi) Ejercer la protección de los derechos de los usuarios del sector transporte.

En torno a la protección a usuarios de este modo de transporte, en las modalidades vigiladas por esta entidad, el pasado 11 de mayo de 2020 el H. Consejo de Estado se pronunció sobre un conflicto positivo de competencias planteado entre la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, y concluyó que “[e]s importante destacar que el otorgamiento de funciones a la ST en materia de protección de los usuarios de

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

transporte fue uno de los grandes cambios que trajo consigo el Decreto 2409 de 2018 (...) la ST es competente para inspeccionar, vigilar y controlar la protección de los usuarios del sector transporte.”

Respecto del transporte aéreo, en la Ley 1955 de 2019 se definió que la Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para velar por la protección de los derechos de los usuarios de este modo de transporte, por lo que puede adelantar investigaciones administrativas e imponer las sanciones y medidas que correspondan cuando encuentre demostrada la infracción a las normas aeronáuticas relacionadas con los derechos de los usuarios del transporte aéreo. En esa misma línea, y por mandato de la ley mencionada, también tendrá la competencia para conocer de las reclamaciones que surjan con ocasión de la prestación y comercialización del servicio del transporte aéreo.

Hay que advertir que, por expreso señalamiento de la ley, de la competencia de la Superintendencia de Transporte se excluye todo lo relacionado con asuntos de seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.

En cuanto a la protección a usuarios del modo de transporte fluvial, la Ley 1242 de 2008 establece que la inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público de transporte fluvial, le corresponde a la Superintendencia de Transporte.

(vii) Las demás funciones previstas en la ley.

2.5 Competencia en función del territorio

Como regla general, la Superintendencia de Transporte tiene competencia en todo el territorio nacional. Excepcionalmente, en algunos modos se ha dividido la competencia para ejercer la función de inspección vigilancia y control en función del territorio.

En el caso de transporte terrestre, la vigilancia objetiva sobre las empresas de radio de acción local se ejerce por la autoridad municipal o distrital o metropolitana, mientras que las empresas con radio de acción nacional tienen una vigilancia objetiva ejercida por la Superintendencia de Transporte.

2.6 Competencia funcional

En relación con la competencia funcional, para el caso de investigaciones de naturaleza sancionatoria se destaca el Decreto 2409 de 2018 previó como mecanismo transitorio que “[l]as investigaciones que hayan iniciado en vigencia del Decreto 1016 de 2000, los artículos 41,43, y 44 del Decreto 101 de 2002, los artículos 3, 6, 7, 8, 9, 10 y 11 del Decreto 2741 de 2001 y los artículos 10 y 11 del Decreto 1479 de 2014, así como lo recursos de reposición y apelación interpuestos o por interponer como consecuencia de las citadas investigaciones continuarán rigiéndose y culminarán de conformidad con el procedimiento con el cual se iniciaron”. Ello implica que, dichas investigaciones iniciadas continuarían siendo desarrolladas por ese mismo funcionario en primera instancia y conocerá del recurso de reposición, y de otra parte el Superintendente delegado conocerá de los recursos de apelación.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

De otra parte, el mismo decreto estableció que los procesos administrativos sancionatorios iniciados en vigencia de este decreto serán adelantados por las direcciones de investigación de cada delegatura, correspondiéndole al superintendente delegado resolver el recurso de apelación.

Esa disposición marca la competencia funcional para determinar quién conoce la primera y la segunda instancia de una investigación, dependiendo del momento en el que se abrió formalmente la investigación administrativa correspondiente, con una competencia particular en cabeza del Superintendente de Transporte, que es la de "asumir y decidir, cuando lo considere pertinente, los asuntos que en primera instancia fueron asumidos y decididos por las Direcciones adscritas a las Delegaturas de la entidad". Es decir, que el Superintendente de Transporte podrá conocer la apelación de aquellos casos que hayan sido decididos en primera instancia por una Dirección de Investigaciones, cuando así lo determine el Superintendente.

Para el resto de competencias internas, se previeron en el Decreto 2409 de 2018 las que corresponden a cada dependencia, particularmente la distribución de competencias entre las Direcciones y la respectiva Delegatura.

2.7 Competencia temporal

Las funciones que ejerce la Superintendencia están delimitadas por distintas normas que fijan la competencia temporal.

- De un lado, respecto de las actuaciones sancionatorias que se rigen por la Ley 1437 de 2011, el término para decidir se encuentra previsto en el artículo 52 de la ley mencionada.
- De otro lado, respecto de las actuaciones que se rigen bajo la Ley 222 de 1995 el término para las acciones administrativas de la Superintendencia es el previsto en el artículo 235 de dicha ley.

Los anteriores cinco factores determinan cuándo la Superintendencia de Transporte puede actuar en un caso concreto.

2.8 Funciones que no desarrolla la Superintendencia de Transporte

Desde el año 2000, las funciones de la Superintendencia de Transporte se limitaron expresamente a la inspección, vigilancia y control. Se excluyó, entonces, otro tipo de funciones como las siguientes:

- La Superintendencia de Transporte no tiene funciones de regulación. Desde el año 2000 se previó en el Decreto 101 de 2000 que "las funciones que realiza la actual Superintendencia General de Puertos en materia de concesiones portuarias, salvo aquellas de inspección, control y vigilancia, se trasladarán al Ministerio de Transporte, a través de la Dirección General de Transporte Marítimo y Puertos, acorde con lo contemplado en el presente decreto". En 2001, mediante el Decreto 2741 de 2001 se modificó esta previsión, eliminando el traslado a la DIMAR, dejándolo en cabeza del Ministerio de Transporte y en el futuro a la CRIT.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

- Lo anterior es consistente con la separación de funciones entre la autoridad que regula y la autoridad que supervisa.
- La Superintendencia de Transporte no tiene competencias para temas relacionados con seguridad operacional y seguridad de la aviación civil.
- La Superintendencia de Transporte no tiene competencias de intervenir en las tarifas o precios que se suministren a los usuarios por la prestación del servicio. Para los modos terrestres, aéreo y marítimo existen distintos regímenes tarifarios a cargo de otras autoridades, como son, el Ministerio de Transporte, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Dirección General Marítima.
- La Superintendencia de Transporte tampoco tiene funciones de gestión o administración del servicio de transporte o la infraestructura. Como se precisó arriba, desde el año 2000 dejó de tener funciones que no correspondan a las propias de inspección, vigilancia y control, las cuales fueron trasladadas al Ministerio de Transporte y posteriormente a otras autoridades.
- La Superintendencia de Transporte no cuenta con funciones jurisdiccionales que le permitan pronunciarse sobre casos específicos para resolver conflictos particulares y concretos, ordenar devoluciones de dineros, indemnización de perjuicios, o condenas semejantes.

No obstante, La Superintendencia de Transporte cuenta, en todo caso, con un Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición del Sector Transporte y su Infraestructura. Los interesados pueden acudir a éste, cuando tengan alguna diferencia o conflicto causado entre los interesados, como propietarios de vehículos y empresas o aseguradoras, y consideran que existe vulneración de algunos de los bienes jurídicos tutelados, con el fin de encontrar una solución de forma gratuita, ágil y en términos de eficacia, economía, imparcialidad, ahorro de tiempo y costos económicos de un proceso judicial. Sin embargo, no es una obligación por parte de los usuarios del transporte e infraestructura agotar este trámite ante este Centro de Arbitraje, Conciliación y Amigable Composición en caso de que deseen acudir ante un juez y presentar la demanda correspondiente.

III. EL PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO.

3.1 Dirección del Procedimiento Administrativo.

La dirección del procedimiento administrativo es la potestad que tiene el Juez en la impulsión y dirección del proceso, debiendo éste tomar las medidas pertinentes para que las partes observen las formas establecidas por la Ley, y disponiendo de los medios necesarios para la búsqueda de la verdad, incluso sin el requerimiento de las partes.

De igual manera se hace necesario tener en cuenta que en desarrollo del postulado constitucional de la efectividad de los derechos fundamentales, el juez ha de guiar el proceso a la luz del principio de oficiosidad. En tal virtud, el juez está obligado a asumir un papel activo, de impulso del proceso, con el fin de

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

dilucidar si realmente existe la violación o la amenaza de los derechos que el peticionario invocó, o de otros, y además debe considerar si las pruebas pedidas son suficientes para resolver, y si los hechos expuestos constituyen un conjunto completo, o si, por el contrario, son tan inconexos y aislados que exijan complemento informativo suficiente para que el fallador pueda formarse cabal concepto acerca del asunto objeto de su examen.

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

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

Por su parte, *"Los términos procesales, constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia". Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes.*"¹

En el presente caso se observa que se han cumplido oficiosamente en su integridad las etapas y los términos establecidos en el ordenamiento jurídico, por lo que resulta procedente proferir el fallo que en esta resolución se contiene.

3.2. Principio de legalidad de las faltas y las sanciones.

Resulta 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 2019², quien atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018 ha señalado:

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre³.

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

¹ Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

² 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

³ **"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

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas⁴. Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.

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.

(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 infralegal⁵.

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.

(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 administrados⁶.

En consideración de todo lo anterior, este Despacho encuentra que, respecto del cargo formulado, la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura se estructuró con fundamento en normas de rango legal. 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 formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.

⁴ “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

⁵ “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

⁶ “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

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

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.

Así entonces, encuentra este Despacho que en todas las etapas del procedimiento se ha garantizado el debido proceso al Investigado.

Finalmente, este Despacho encuentra que está dentro del término previsto en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 para proferir decisión de fondo.

IV. SUJETO INVESTIGADO.

Prevé el artículo 51 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el numeral 1 del artículo 49 de la Ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar".

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado corresponde a la empresa **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, mismo al que se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

V. ANÁLISIS DEL DESPACHO

5.1. Cargas Probatorias.

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

(i) En primer lugar, la Corte Constitucional ha señalado que la presunción de inocencia "se constituye en regla básica sobre la carga de la prueba"⁷.

Al respecto, se previó en la Constitución Política que "[e]l debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. [...] Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable"⁸.

El anterior precepto fue desarrollado en la Ley 1437 de 2011⁹, así: "[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem. [...] las

⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-289 de 2012. MP. Dr Humberto Antonio Sierra Porto

⁸ Constitución Política de Colombia. Artículo 29

⁹ Artículo 3º, numeral 1

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes."

Sobre este aspecto, la Corte Constitucional ha indicado que *"... corresponde siempre a la organización estatal la carga de probar que una persona es responsable (...) lo que se conoce como principio onus probandi incumbit actori. La actividad probatoria que despliegue el organismo investigador debe entonces encaminarse a destruir la presunción de inocencia de que goza el acusado, a producir una prueba que respete las exigencias legales para su producción, de manera suficiente y racional, en el sentido de acomodarse a la experiencia y la sana crítica"*¹⁰.

(ii) De otro lado, en la legislación procesal se previó que *"[i]ncumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."*¹¹

Por su parte la doctrina¹², al explicar la función de la carga de la prueba, coincide en que permite al juzgador saber el sentido de su fallo, cuando quien tenía el deber de probar no pudo hacerlo o es insuficiente. Explica Jairo Parra Quijano que *"[e]s una regla que le crea a las partes una auto responsabilidad para que acredite los hechos que sirven de supuesto a las normas jurídicas cuya aplicación reclama y que, además le indica al juez como debe fallar cuando no aparecen probados tales hechos"*¹³.

En el mismo sentido, Jorge Peyrano precisa que *"[l]a regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, poniéndose de manifiesto su real importancia cuando no concurre prueba o ella es insuficiente, porque en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza, y las normas que lo regulan son de naturaleza procesal"*¹⁴.

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

5.2. La Seguridad Vial

La seguridad vial constituye uno de los pilares fundamentales sobre los cuales se estructura el sistema de transporte en Colombia, en la medida en que su finalidad trasciende el adecuado funcionamiento de la infraestructura y de los servicios de transporte para orientarse a la protección efectiva de la vida, la integridad física y los bienes de todos los actores viales. En ese sentido, la Constitución Política impone al Estado el deber de garantizar la efectividad de los derechos de las personas y asegurar la prestación eficiente de los servicios públicos, finalidad que encuentra una manifestación concreta en el ejercicio de

¹⁰ Corte Constitucional. Sentencia C-289 de 2012. MP. Dr Humberto Antonio Sierra Porto

¹¹ Código General del Proceso. Artículo 167

¹² Cfr. MICELLI, Gian Antonio. "La Carga de la Prueba". Ed TEMIS. 2004. Pag.57 63

¹³ PARRA QUIJANO, Jairo. "Manual de Derecho Probatorio". Librería del profesional 1998. Pag. 64

¹⁴ . PEYRANO, Jorge W. La Carga de la Prueba. XXXIV Congreso Colombiano de Derecho Procesal. Instituto Colombiano de Derecho Procesal. Septiembre 11-13 de 2013. Medellín. Ed. Universidad Libre. Pág.959.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

las funciones de inspección, vigilancia y control sobre quienes desarrollan actividades relacionadas con el transporte y su infraestructura.¹⁵

En desarrollo de estos postulados, la Ley 105 de 1993¹⁶ erige la seguridad como uno de los principios rectores del sector transporte, imponiendo que las actividades que integran dicho sistema se desarrollen bajo condiciones que minimicen los riesgos inherentes a su operación y protejan a los usuarios y a la comunidad en general. A su vez, la Ley 336 de 1996¹⁷ dispone que la seguridad constituye una prioridad esencial en la prestación del servicio público de transporte, circunstancia que impone a los sujetos sometidos a inspección y vigilancia la obligación permanente de adoptar las medidas necesarias para prevenir la ocurrencia de hechos que puedan comprometer la vida, la integridad o los bienes de las personas.

Bajo ese marco normativo, el legislador expidió la Ley 1503 de 2011, modificada por la Ley 2050 de 2020¹⁸, mediante la cual incorporó los Planes Estratégicos de Seguridad Vial (PESV) como un instrumento de la responsabilidad social empresarial, de planificación y gestión destinado a promover una cultura organizacional orientada a la prevención del riesgo vial y a la reducción de la siniestralidad. En consecuencia, la implementación del PESV no constituye una obligación de carácter exclusivamente formal o documental, sino un deber permanente de gestión del riesgo que exige la ejecución efectiva de políticas, procedimientos, programas, indicadores, mecanismos de seguimiento y acciones de mejora encaminadas a fortalecer las condiciones de seguridad en el desarrollo de las actividades de transporte e infraestructura.

En concordancia con dicho régimen, la Resolución 20223040040595¹⁹ de 2022 del Ministerio de Transporte estableció la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, definiendo los componentes técnicos mínimos que deben acreditar los sujetos obligados para demostrar una gestión efectiva de los riesgos asociados a la seguridad vial. A partir de estos parámetros, la Superintendencia de Transporte, mediante la Resolución 5178 de 2023²⁰, incorporó el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial dentro de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, con el propósito de fortalecer el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control a través de mecanismos estandarizados de seguimiento, verificación documental y evaluación del grado de implementación de las obligaciones en materia de seguridad vial.

De esta manera, la actuación administrativa desarrollada por la Superintendencia no se limita a constatar el cumplimiento formal de un deber de reporte o de cargue de información en las plataformas institucionales, sino que comprende la verificación integral de que las medidas incorporadas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial hayan sido efectivamente implementadas y resulten idóneas para gestionar los riesgos derivados de la operación de los

¹⁵ Constitución Política de Colombia, arts. 2, 24 y 365.

¹⁶ Ley 105 de 1993, arts. 2 y 3.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

sujetos vigilados. En este contexto, el incumplimiento de las obligaciones asociadas a la implementación, actualización, ejecución o seguimiento del PESV compromete el adecuado ejercicio del deber de prevención que recae sobre las empresas que hoy están destinadas a desarrollar una actividad de transporte en cualquiera de sus modalidades, lo que constituye un aspecto susceptible de control por parte de esta Superintendencia, en ejercicio de las competencias que le han sido atribuidas por el ordenamiento jurídico.

En consecuencia, la seguridad vial debe entenderse como una obligación jurídica permanente que exige de los sujetos vigilados una gestión diligente, sistemática y verificable de los riesgos asociados a su actividad, de manera que el cumplimiento de las disposiciones que regulan los Planes Estratégicos de Seguridad Vial no solo responde a la observancia de un mandato legal, sino que constituye un instrumento indispensable para materializar los principios de prevención, protección de la vida, eficiencia y seguridad que orientan el sistema de transporte y justifican el ejercicio de las facultades de inspección, vigilancia y control asignadas a la Superintendencia de Transporte.

5.3. El Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) constituye el instrumento jurídico y técnico mediante el cual las entidades, organizaciones y empresas obligadas incorporan la gestión del riesgo vial dentro de su operación, con el propósito de prevenir la ocurrencia de siniestros de tránsito y proteger la vida, la integridad física y los bienes de todos los actores viales. Su naturaleza trasciende la elaboración de un documento formal, en la medida en que comprende la planificación, implementación, ejecución, seguimiento y mejora continua de acciones orientadas a identificar, evaluar, controlar y mitigar los riesgos derivados de la movilidad y de la operación de las organizaciones.

En este sentido, el artículo 12 de la **Ley 1503 de 2011**, modificado por el artículo 110 del **Decreto Ley 2106 de 2019**, dispone que: ***"Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST)"***.

En desarrollo de dicho mandato legal, el Ministerio de Transporte expidió la **Resolución 20223040040595 de 2022**, mediante la cual adoptó la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, estableciendo que el PESV debe estructurarse como un proceso integral de gestión del riesgo, acorde con la naturaleza, tamaño y actividades desarrolladas por cada sujeto obligado, definiendo además los componentes mínimos, las fases de planificación, implementación, seguimiento y mejora, así como los criterios para su verificación por las autoridades competentes.

A su vez, la **Ley 2050 de 2020** asignó a la Superintendencia de Transporte, a los organismos de tránsito y al Ministerio del Trabajo, dentro del ámbito de sus

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

respectivas competencias, la función de verificar la implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial, para lo cual, la Superintendencia mediante la **Resolución 5178 de 2023**, estableció el procedimiento institucional para el seguimiento y verificación de los PESV dentro del ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial no constituye una obligación meramente documental o formal, sino un verdadero instrumento de gestión preventiva cuya finalidad es demostrar que el sujeto obligado ha incorporado medidas eficaces para administrar todos aquellos riesgos asociados a la seguridad vial propios del desarrollo de las funciones o actividades de sus funcionarios y/o colaboradores, que ejecutan actividades para el cumplimiento del objeto social de la investigada y también los riesgos derivados de su actividad, cuando esta es directamente asociada al transporte terrestre. Por ello, el cumplimiento de esta obligación no se satisface con la simple existencia del plan, sino que exige acreditar su implementación efectiva, su ejecución permanente y la adopción de acciones verificables dirigidas a fortalecer las condiciones de seguridad vial, aspecto que puede ser objeto de inspección, vigilancia y control por parte de la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las competencias que le han sido atribuidas por el ordenamiento jurídico.

5.4. La Supervisión y el Seguimiento al Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El ordenamiento jurídico colombiano ha atribuido a la Superintendencia de Transporte la función de ejercer la inspección, vigilancia y control sobre los sujetos que desarrollan actividades relacionadas con el transporte y su infraestructura, con el propósito de garantizar la adecuada prestación del servicio público, la protección de los usuarios y el cumplimiento de las disposiciones que regulan el sector. Dichas funciones encuentran fundamento en los artículos 2 y 365 de la Constitución Política, conforme a los cuales corresponde al Estado asegurar la efectividad de los derechos de las personas y garantizar que los servicios públicos se presten de manera eficiente, continua y bajo condiciones que salvaguarden el interés general.

En desarrollo de este mandato constitucional, el Decreto 2409 de 2018 definió la estructura y las funciones de la Superintendencia de Transporte, asignándole la competencia para ejercer la inspección, vigilancia y control sobre las personas naturales y jurídicas sometidas a su supervisión, verificando el cumplimiento de las obligaciones legales, reglamentarias y administrativas que regulan el sector transporte y la infraestructura asociada. En consecuencia, adquieren la calidad de sujetos vigilados quienes, por disposición legal, desarrollan actividades cuya supervisión ha sido atribuida a esta autoridad administrativa, entre ellos las empresas de transporte, los concesionarios y operadores de infraestructura de transporte, las sociedades portuarias, los administradores de terminales y demás agentes sometidos a la órbita competencial de la Superintendencia.²¹

La condición de sujeto vigilado no implica únicamente el sometimiento a un control posterior frente al incumplimiento de la normativa sectorial, sino también

²¹ Decreto 2409 de 2018, artículos 4 y 5 (funciones de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte), en concordancia con la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

el deber permanente de atender las medidas regulatorias, administrativas y preventivas adoptadas por la autoridad competente en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control. De esta manera, las obligaciones impuestas por el ordenamiento jurídico en materia de seguridad del transporte constituyen deberes exigibles cuyo cumplimiento puede ser verificado por la Superintendencia mediante los procedimientos administrativos previstos para tal fin.

La implementación del Plan Estratégico de Seguridad Vial no constituye una obligación cuyo cumplimiento quede librado exclusivamente a la autorregulación de los sujetos obligados. Por el contrario, el legislador estableció un esquema de seguimiento y verificación a cargo de las autoridades competentes, con el propósito de garantizar que las medidas orientadas a la gestión del riesgo vial sean efectivamente ejecutadas y contribuyan al cumplimiento de los fines de prevención que inspiran la política pública de seguridad vial.

En ese sentido, el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, dispone que las entidades, organizaciones o empresas obligadas deberán diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial conforme con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte. A su vez, el mismo artículo establece que el Ministerio definirá la metodología para el diseño, implementación y verificación de dichos planes, evidenciando que el cumplimiento de esta obligación no se agota con la adopción formal del documento, sino que comprende un proceso permanente de evaluación sobre su ejecución y eficacia.²²

En desarrollo de este mandato legal, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución 20223040040595 de 2022, mediante la cual adoptó la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Esta regulación dispone que el PESV debe desarrollarse bajo un enfoque de mejora continua, incorporando procesos de planificación, implementación, seguimiento, evaluación y adopción de acciones correctivas, de manera que las organizaciones puedan demostrar una gestión efectiva de los riesgos asociados a la seguridad vial. En consecuencia, la verificación del cumplimiento del PESV supone valorar no solo la existencia del plan, sino la evidencia objetiva de su implementación y de los resultados obtenidos a partir de su ejecución.²³

Bajo este contexto normativo, la Superintendencia de Transporte, en ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas por el ordenamiento jurídico, expidió la Resolución 5178 de 2023, mediante la cual adicionó el Título VI a la Circular Única de Infraestructura y Transporte e incorporó el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Este procedimiento tiene como finalidad establecer un mecanismo uniforme para verificar el grado de implementación del PESV por parte de los sujetos vigilados, mediante el análisis

²² Ley 1503 de 2011, artículo 12, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, que establece la obligación de diseñar e implementar el Plan Estratégico de Seguridad Vial y dispone que el Ministerio de Transporte definirá la metodología para su diseño, implementación y verificación.

²³ Resolución 20223040040595 de 2022, artículos 1, 2 y Anexo Metodológico, mediante los cuales se adopta la metodología para el diseño, implementación y verificación de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial bajo un enfoque de mejora continua.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

de la información reportada, la revisión de los soportes documentales, la evaluación de evidencias y la identificación de eventuales incumplimientos que puedan dar lugar al ejercicio de las potestades administrativas de inspección, vigilancia y control.²⁴

Así las cosas, la supervisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial constituye un mecanismo preventivo de control administrativo que permite verificar si las medidas adoptadas por los sujetos obligados responden de manera efectiva a los riesgos derivados de su actividad y si cumplen con los estándares establecidos por la normativa vigente. En ese orden de ideas, la actividad de seguimiento desarrollada por la Superintendencia de Transporte no persigue un control meramente formal sobre el cumplimiento de obligaciones documentales, sino la comprobación objetiva de que el Plan Estratégico de Seguridad Vial ha sido implementado como un verdadero instrumento de gestión del riesgo, orientado a reducir la siniestralidad vial y a proteger la vida, la integridad y la seguridad de todos los actores del sistema de transporte.

Por lo anterior, podemos precisar que la facultad de supervisión ejercida por esta Superintendencia encuentra sustento directo en el marco legal y reglamentario que regula los Planes Estratégicos de Seguridad Vial, constituyendo una herramienta indispensable para verificar el cumplimiento de las obligaciones impuestas a los sujetos vigilados y para adoptar, cuando a ello haya lugar, las medidas administrativas previstas por el ordenamiento jurídico frente a los incumplimientos evidenciados durante el proceso de verificación.

5.5. Del no suministro de la información requerida por la autoridad competente, para el correcto ejercicio de sus funciones.

En asocio con los fundamentos expuestos en el acápite anterior, esta instancia procede a desarrollar lo referente al no suministro de la información legalmente requerida mediante la Resolución Nro. 5178 de 2023.

Al respecto, de acuerdo con lo dispuesto en el inciso final del artículo 15 de la Constitución Política de Colombia, las autoridades administrativas que ejerzan funciones de inspección, vigilancia e intervención del Estado, como es el caso de la Superintendencia de Transporte, podrán solicitar libros de contabilidad y demás documentos privados en los términos que señale la ley, tendiéndose esta como una norma constitucional que rige las actividades de inspección, vigilancia y control por parte de esta Entidad desde cada una de las dependencias que se involucran en las acciones de supervisión de las actividades del transporte dentro del ámbito de su competencia.²⁵

De lo anterior, sea oportuno hacer la claridad que las facultades de inspección, vigilancia y control delegadas por el señor Presidente de la República en la Supertransporte se encuentran encaminadas a asegurar la prestación eficiente del servicio público de transporte, que en determinados casos puede

²⁴ Resolución 5178 de 2023, Título VI de la Circular Única de Infraestructura y Transporte, que establece el Procedimiento Institucional para la Verificación y Seguimiento de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial.

²⁵ Constitución Política. Artículo 15. (...) Para efectos tributarios o judiciales y para los casos de inspección, vigilancia e intervención del Estado podrá exigirse la presentación de libros de contabilidad y demás documentos privados, en los términos que señale la ley.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

verse afectado desde el ámbito de lo objetivo, referido este a la operación propiamente dicha, las condiciones de la infraestructura a través de la cual se presta el servicio enfocadas siempre a garantizar la seguridad, calidad y libre acceso a la misma y, desde el ámbito subjetivo, que tiene que ver con la persona jurídica que presta tales servicios, su formación, su naturaleza y sus características, su capacidad económica y financiera, que, por la no atención a las disposiciones comerciales e indebidos manejos internos, puedan llegar afectar la prestación del servicio público o infringir normas, disposiciones y principios propios del sector transporte, motivo por el cual, la solicitud de información con fines al ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control delegadas a la Supertransporte se realizan dentro del ejercicio de supervisión que, como deber legal, realiza esta Autoridad para el correcto ejercicio de sus funciones con miras a garantizar la prestación del servicio público esencial del transporte en condiciones de calidad, libre acceso y de seguridad.

Circunstancia que se previó por el legislador al expedir el régimen sancionatorio aplicable en el sector transporte dispuesto en la Ley 336 de 1996 "*Estatuto General de Transporte*", pues es evidente que las infracciones previstas en el mismo se expidieron con el fin de garantizar el correcto desenvolvimiento de las actividades encaminadas a satisfacer el interés general a través la prestación de un servicio público y, con esto, asegurar el cumplimiento de los fines estatales y el ejercicio de la función pública que, para el caso, concierne a supervisar desde el ámbito de lo subjetivo, que tiene que ver con la persona que los presta, su formación, su naturaleza y sus características, su capacidad económica y financiera, que la prestación del servicio público de transporte no se vea afectada.²⁶

Al punto, la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado en Sentencia con radicación número 11001-03-06-000-2014-00174-00 (2223) del 16 de abril de 2015 estableció lo siguiente:

"Aunque la ley no define 'inspección, control y vigilancia', el contenido y alcance de estas funciones puede extraerse de diversas disposiciones especiales que regulan su ejercicio en autoridades típicamente supervisoras, como las leyes 222 de 1995 (Superintendencia de Sociedades), 1122 de 2007 (Superintendencia Nacional de Salud) y 1493 de 2011 (Dirección Nacional de Derechos de Autor), entre otras. [...] puede señalarse que la función administrativa de inspección comporta la facultad de solicitar información de las personas objeto de supervisión, así como de practicar visitas a sus instalaciones y realizar auditorías y seguimiento de su actividad; la vigilancia, por su parte, está referida a funciones de advertencia, prevención y orientación encaminadas a que los actos del ente vigilado se ajusten a la normatividad que lo rige; y, finalmente, el control permite ordenar correctivos sobre las actividades irregulares y las situaciones críticas de orden jurídico, contable, económico o administrativo".⁵

Postura que se encuentra en consonancia con lo dicho por la Corte Constitucional en la Sentencia C-570 de 2012, en la que expuso:

²⁶ Superintendencia Bancaria Concepto No. 2000023915-3. noviembre 15 de 2000. También ver: H. Corte Constitucional Sentencias C-782 de 2007 y C-570 de 2012.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

"[l]as funciones de inspección, vigilancia y control se caracterizan por lo siguiente: (i) la función de inspección se relaciona con la posibilidad de solicitar y/o verificar información o documentos en poder de las entidades sujetas a control, (ii) la vigilancia alude al seguimiento y evaluación de las actividades de la autoridad vigilada, y (iii) el control en estricto sentido se refiere a la posibilidad del ente que ejerce la función de ordenar correctivos, que pueden llevar hasta la revocatoria de la decisión del controlado y la imposición de sanciones. Como se puede apreciar, la inspección y la vigilancia podrían clasificarse como mecanismos leves o intermedios de control, cuya finalidad es detectar irregularidades en la prestación de un servicio, mientras el control conlleva el poder de adoptar correctivos, es decir, de incidir directamente en las decisiones del ente sujeto a control".

Por consiguiente, el no suministrar la información requerida por la autoridad de inspección, vigilancia y control, ya sea dentro del ámbito de lo objetivo o lo subjetivo, constituye una transgresión de las disposiciones que rigen el sector transporte pues con esta conducta instituida como infracción no solo se desconoce la autoridad con la que se encuentra revestida esta Superintendencia a partir de sus competencia de ley, sino que además resulta ser una maniobra idónea para obstaculizar el correcto ejercicio de las funciones de supervisión delegadas en esta Entidad por la suprema Autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, de conformidad con la constitución y ley.

De aquí, que este Despacho concluya que la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS** infringió el literal c) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, tal y como se logró demostrar en la presente investigación administrativa sancionatoria y, teniendo en cuenta que las pruebas obrantes en el expediente, en consideración de esta Delegatura, se encuentra suficientemente probada la responsabilidad de la investigada a este respecto. Nótese que el no suministro de la información o su entrega tardía no permiten a la Autoridad de supervisión hacer con oportunidad lo que legalmente le corresponde.

Los Argumentos de la Investigada.

La Investigada se abstuvo de presentar Descargos dentro de los términos establecidos

5.7. El Caso Concreto.

Se previó en la Ley 1437 de 2011²⁷ que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...)
2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción.
3. Las normas infringidas con los hechos probados. (...)".

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba conforme al cual "no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso"²⁸, el Despacho procederá a apreciar

²⁷ Artículo 49 numeral 2 y 3

²⁸ Código general del Proceso. Artículo 167

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica, con el fin de definir la procedencia o no de imponer una sanción a la investigada, en ejercicio de la función legal de control que le compete a esta Superintendencia.

5.7.1. Análisis Del Despacho.

Corresponde ahora valorar los argumentos de la investigada, en relación con el acervo probatorio que obra en el expediente con el fin de definir la procedencia o no, de imponer una sanción a la sociedad investigada, en ejercicio de la función legal de control de legalidad que le compete a esta Superintendencia.

Del análisis integral del expediente administrativo, el Despacho encuentra respaldado que la sociedad investigada fue requerida por esta autoridad dentro del marco de sus funciones de inspección, vigilancia y control para acreditar el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con el Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV; sin embargo, no suministró elementos objetivos y suficientes que permitieran demostrar el cumplimiento efectivo de las cargas regulatorias exigibles o, en su defecto, desvirtuar de manera concluyente su condición de sujeto obligado.

VI. SANCIÓN ADMINISTRATIVA

Toda vez que la Superintendencia de Transporte tiene competencia para adelantar y decidir la presente investigación administrativa de carácter sancionatorio, en virtud de las funciones y facultades legales que han sido explicadas en el transcurso del presente acto administrativo, se encontró demostrado que la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, incurrió en la infracción prevista en los literales c) y e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, al demostrarse que no suministró la información requerida, ni implementó el Plan Estratégico de Seguridad Vial, estando obligada para ello.

Por consiguiente, la Dirección de Investigaciones de Concesiones e infraestructura de la Superintendencia de Transporte, impondrá multa de conformidad con lo dispuesto en el literal e) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, a título de sanción, la cual oscila entre uno (1) a dos mil (2.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes por cada cargo, en la medida que la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183** se constituye en sujeto de inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte, conforme con lo establecido en el presente acto administrativo.

VII. SANCIÓN PECUNIARIA

Para efectos de la graduación de la multa, deberá atenderse a las particularidades del presente caso frente a los criterios establecidos en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, que dice:

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

Artículo 50: Graduación de las Sanciones:

"Salvo lo dispuesto en leyes especiales, la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuando resulten aplicables:

(...)

1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados.

La potestad sancionatoria de la Administración constituye una manifestación del *ius puniendi* del Estado, cuyo ejercicio debe sujetarse a los principios constitucionales de legalidad, debido proceso, razonabilidad y proporcionalidad. En consecuencia, la imposición de una sanción administrativa no puede obedecer a un criterio discrecional de la autoridad, sino que debe estar precedida de un análisis objetivo de las circunstancias particulares del caso y de los criterios de graduación previstos por el ordenamiento jurídico.

En ese sentido, el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011 establece que, al momento de imponer una sanción administrativa, la autoridad deberá valorar, entre otros aspectos, el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el beneficio económico obtenido por el infractor, la reincidencia en la comisión de la conducta, la resistencia, negativa u obstrucción a la actuación administrativa, la utilización de medios fraudulentos, el grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o aplicado las normas legales pertinentes, así como la aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas. Estos criterios constituyen parámetros de obligatoria observancia para asegurar que la respuesta sancionatoria resulte proporcional a la gravedad de la conducta investigada y suficientemente motivada.

En el presente asunto, la valoración de dichos criterios debe efectuarse a la luz de la naturaleza de la obligación incumplida, esto es, la implementación y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial como instrumento de gestión preventiva del riesgo vial. En efecto, el incumplimiento de las obligaciones relacionadas con el PESV no compromete únicamente el acatamiento de un deber formal previsto por la regulación sectorial, sino que incide directamente sobre la capacidad de la organización para identificar, controlar y mitigar los riesgos asociados a la operación del transporte y de la infraestructura, circunstancia que incrementa el nivel de exposición frente a la ocurrencia de siniestros viales y afecta el interés general que el ordenamiento jurídico busca proteger.

Bajo esta perspectiva, el criterio relativo al daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados debe analizarse no solamente desde la ocurrencia de un perjuicio materialmente consumado, sino también desde la creación o incremento de un riesgo jurídicamente relevante para la seguridad vial, la protección de la vida y la integridad de los usuarios, trabajadores y demás actores viales. Precisamente, el carácter preventivo del régimen de seguridad vial impone a los sujetos vigilados el deber de adoptar medidas eficaces antes de que el riesgo se materialice en un resultado lesivo.

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

Igualmente, corresponde valorar el grado de diligencia observado por el investigado frente al cumplimiento de sus obligaciones legales y reglamentarias. La adopción tardía, incompleta o ineficaz de las medidas exigidas por la normativa de seguridad vial constituye un elemento relevante para determinar la intensidad del reproche administrativo, en la medida en que evidencia el nivel de compromiso del sujeto vigilado con los deberes de prevención y gestión del riesgo que le impone el ordenamiento jurídico.

En aquellos eventos en que el expediente evidencie resistencia, renuencia o falta de colaboración con la actuación administrativa, tales circunstancias deberán ser igualmente ponderadas por la autoridad, toda vez que dificultan el ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control y afectan la eficacia de la actividad administrativa encaminada a verificar el cumplimiento de las obligaciones legales.

Por lo tanto, la determinación de la sanción pecuniaria debe responder a una valoración integral de los criterios previstos en el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, de manera que el monto impuesto resulte idóneo, necesario y proporcional frente a la gravedad de la infracción acreditada. La sanción no persigue un propósito meramente represivo, sino que cumple una finalidad preventiva, correctiva y disuasoria, orientada a garantizar el cumplimiento de las obligaciones legales en materia de seguridad vial, promover una adecuada gestión del riesgo y asegurar la efectividad de las funciones de inspección, vigilancia y control atribuidas a la Superintendencia de Transporte.

En consecuencia, y en aplicación de los principios de proporcionalidad, razonabilidad y necesidad, se considera adecuado imponer una sanción en el rango mínimo propuesto.

Con base en lo anteriormente expuesto esta Dirección determina que la sanción a imponer por cada cargo, en cumplimiento al artículo 313 de la Ley 2294 de 2023, corresponde a la suma de MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO COMA OCHENTA Y TRES UNIDADES DE VALOR BÁSICO (1.445,83 UVB), equivalentes a QUINCE MILLONES QUINIENTOS NUEVE MIL CINCUENTA PESOS M/CTE (\$15.509.050)., mediante la Resolución 3488 del 31 de diciembre de 2025 expedida por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En mérito de lo expuesto, este despacho,

RESUELVE:

ARTÍCULO PRIMERO. DECLARAR responsable a la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, por los cargos formulados mediante la Resolución número 14366 del 9/16/2025, de conformidad con los fundamentos expuestos en la parte considerativa del presente acto administrativo.

ARTÍCULO SEGUNDO. SANCIONAR a la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183** a título de **MULTA**, por el cargo

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

primero con el valor correspondiente a **MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO COMA OCHENTA Y TRES UNIDADES DE VALOR BÁSICO (1.445,83 UVB)**, equivalentes a **QUINCE MILLONES QUINIENTOS NUEVE MIL CINCUENTA PESOS M/CTE (\$15.509.050)**.

ARTÍCULO TERCERO. SANCIONAR a la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, a título de **MULTA**, por el cargo segundo con el valor correspondiente a **MIL CUATROCIENTOS CUARENTA Y CINCO COMA OCHENTA Y TRES UNIDADES DE VALOR BÁSICO (1.445,83 UVB)**, equivalentes a **QUINCE MILLONES QUINIENTOS NUEVE MIL CINCUENTA PESOS M/CTE (\$15.509.050)**.

ARTÍCULO CUARTO. Para efectos del pago de la multa, la sociedad sancionada deberá, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme la presente resolución, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 de la Ley 1437 de 2011, comunicarse a las líneas telefónicas (601) 2693370 y línea gratuita nacional 018000915615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar.

El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE, a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE, en la cuenta corriente No. 223-03504-9.

PARÁGRAFO PRIMERO. Efectuado el pago de la multa, la sociedad sancionada deberá remitir a la Dirección Financiera de la Superintendencia de Transporte, a través de los canales institucionales, copia legible del comprobante de consignación, indicando expresamente: INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA – DELEGATURA DE CONCESIONES E INFRAESTRUCTURA, NIT Y NÚMERO DE LA RESOLUCIÓN.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Vencido el plazo sin que se acredite el pago, se dará inicio al cobro persuasivo y/o coactivo, teniendo en cuenta que la presente resolución presta mérito ejecutivo, de conformidad con el artículo 99 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO QUINTO. Notificar la presente resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al Representante Legal o a quien haga sus veces de la sociedad **AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS**, identificada con **NIT 900142183**, teniendo en cuenta, especialmente, lo previsto en los artículos 56, 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Para estos efectos, adviértase que la investigada, de acuerdo con la información contenida en el Certificado de Existencia Y Representación Legal de la Cámara de Comercio de Bogotá, SI autoriza la notificación electrónica en la siguiente dirección electrónica: gerencia@internationalatg.co

Una vez surtida la correspondiente notificación, está deberá ser remitida a la Dirección de Investigaciones Concesiones e Infraestructura para que forme parte del expediente que conforma la presente investigación.

PARÁGRAFO PRIMERO. Se advierte que en caso de ejercer su derecho de defensa o emitir algún pronunciamiento en la presente actuación administrativa

RESOLUCIÓN No 008798 DE 14 julio 2026

POR LA CUAL SE DECIDE UNA INVESTIGACIÓN ADMINISTRATIVA

deberá incluir en el asunto de la referencia el número de identificación del expediente: 2025740260100028E, para el efecto, tenga en cuenta que el canal electrónico autorizado para radicar documentos es a través del módulo de "Formulario de PQRSD – Radicación de documentos" disponible en la página web de la entidad.

De igual manera, se le informa que se puede acceder al expediente actualizado en el siguiente enlace: EXP. 2025740260100028E AERO TAXI GUAYMARAL ALG SAS

PARÁGRAFO SEGUNDO. La numeración de la foliación a la que se hace referencia en el presente acto administrativo resulta conforme con el expediente digitalizado en formato PDF.

ARTÍCULO SEXTO. Contra la presente resolución proceden los recursos de reposición y apelación, los cuales podrán interponerse ante la Directora de Investigaciones de Concesiones e Infraestructura, dentro de los diez (10) días siguientes a su notificación, de conformidad a lo previsto en el artículo 76 de la Ley 1437 de 2011.

ARTÍCULO SÉPTIMO. Una vez en firme la presente resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, remítase copia de esta al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia.

Dada en Bogotá, D.C., a los

PUBLÍQUESE, COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE




OSIRIS MARINA GARCIA PEÑARANDA
DIRECTORA

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Osiris Marina Garcia Peñaranda	osirisgarcia [14/julio/2026 04:55:47 p. m.]
Aprobó	Osiris Marina Garcia Peñaranda	osirisgarcia [14/julio/2026 04:56:43 p. m.]