Bogotá,13 octubre 2026.

Radicado No.: 20265330786291
Fecha: 13 octubre 2026

Señor (a) (es)
Operador De Servicios Estrategicos De Transporte De Colombia S.a. Sigla Osetco S.a
- cr 101 no 72 a - 37
Bogota Dc, Bogota (distrito Capital)

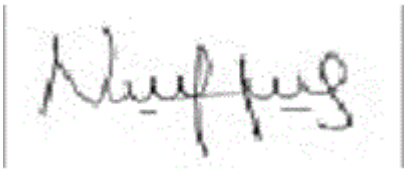
Asunto: Notificacion por aviso resolucion no 012350.

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) **012350** de **21/09/2026** expedida por **Dirección de investigaciones de transito y transporte terrestre,** 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 procede el recurso de reposición ante la dirección de investigaciones de tránsito y transporte y subsidiariamente el recurso de apelación ante el superintendente delegado de tránsito y transporte terrestre y, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con el artículo 74 y siguientes del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo.

Atentamente,



GRUPO DE NOTIFICACIONESNatalia Hoyos Semanate
Coordinadora Grupo interno de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo

Superintendencia de Transporte
Portal Web: www.supertransporte.gov.co
Dirección: Dg 25g # 95 A 85, Torre 3 Piso 1 y 4, Bogotá D.C., Colombia
Conmutador: (+57) 601 3526700 **Línea Gratuita:** (+57) 018000915615

MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 012350 DE 21 septiembre 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

DIRECTOR INVESTIGACIONES TRANSITO (E)

En ejercicio de las facultades legales, en especial las previstas en la Ley 105 de 1993. Ley 336 de 1996, Ley 769 de 2002, Ley 1383 de 2010, Ley 1437 de 2011, Ley 1843 de 2017, Ley 2050 de 2020, Decreto 1079 de 2015, Decreto 2409 de 2018, Resolución 20203040011245 de 2020 y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante Resolución **No. 6146 del 04 de mayo de 2026**, se ordenó abrir investigación y se formuló pliego de cargos en contra de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1** (en adelante la investigada) por la presunta vulneración en el **CARGO ÚNICO** a las disposiciones contenidas en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que la Resolución de apertura fue publicada y notificada mediante aviso a través de la página web de la Superintendencia de Transporte-Notificaciones por aviso, el 25 de junio de 2026 bajo radicado No. 20265330312831.

2.1. Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO 6** de la Resolución No.5864 del 04 de mayo de 2026, se ordenó publicar el contenido de esta. Se tiene que, una vez vencido el término previsto, no se presentó solicitud alguna por parte de terceros interesados en la presente investigación.

TERCERO: Una vez notificada la resolución de apertura de investigación, la Investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día **21 de julio de 2026.**

3.1. Que una vez vencido el término legal otorgado se consultaron las bases de gestión documental de la Entidad y se pudo evidenciar que la investigada **no** presentó escrito de descargos dentro del término establecido por esta Dirección en la resolución de apertura.

CUARTO: Que mediante Resolución **No. 9756 del 03 de agosto de 2026**, esta Dirección ordenó la apertura del periodo probatorio y cierre del periodo probatorio y corrió traslado para alegar de conclusión dentro del procedimiento administrativo sancionatorio que nos ocupa.

4.1. La referida resolución fue publicada y notificada mediante aviso a través de la página web de la Superintendencia de Transporte-Notificaciones por aviso,

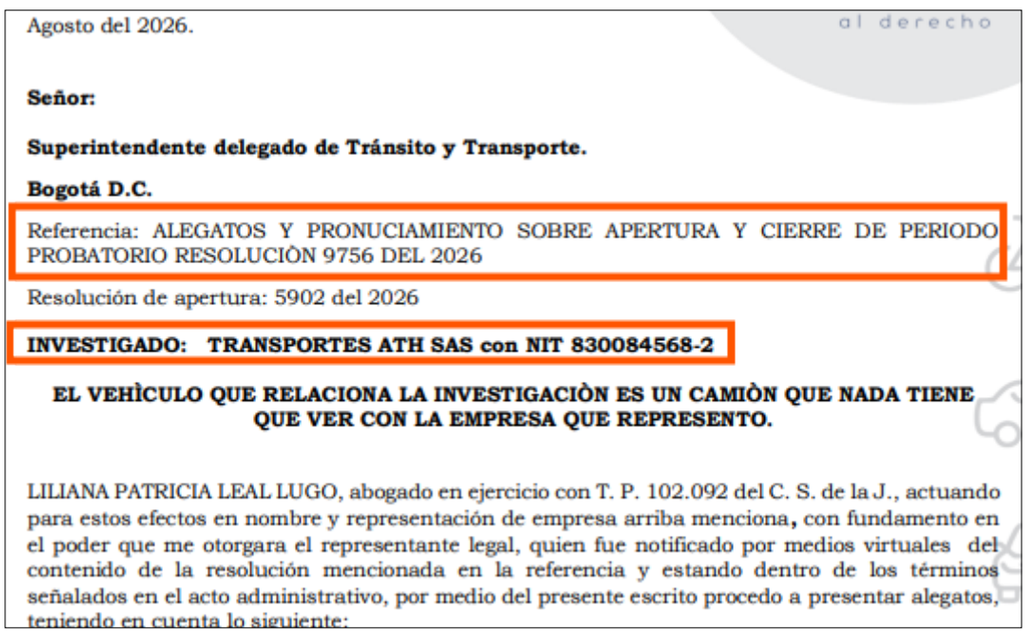
el 25 de agosto de 2026 bajo radicado No. 20265330554171 y en él se otorgó un término de diez (10) días hábiles para la presentación de los alegatos de conclusión, término que culminó el día **08 de septiembre de 2026**

QUINTO. Una vez revisado el sistema de gestión documental, se evidencia que, la Investigada presentó alegatos de conclusión mediante radicado **No. 20265340858382 del 10 de agosto de 2026** estando dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre en la resolución **No. 9756 del 03 de agosto de 2026**.

Consideración previa

Es preciso aclarar que si bien es cierto el escrito de alegatos presentado por la investigada bajo el radicado **20265340858382 del 10 de agosto de 2026** en contra de la resolución de apertura y cierre de periodo probatorio se encuentra dentro de los términos otorgados para dicho trámite, no es menos cierto que en el referido escrito este Despacho destaca la presencia de varios yerros; como lo son que la empresa investigada es totalmente diferente a la investigada dentro del presente proceso administrativo sancionatorio, la placa del vehículo no corresponde y el cargo es totalmente diferente.

La empresa que refiere la apoderada **Dra. LILIANA PATRICIA LEAL LUGO** en el prenombrado escrito de alegatos, corresponde al nombre de **TRANSPORTES ATH S.A.S., con NIT.830084568-2,** siendo esta distinta a la empresa inmersa en la presente investigación, y cuyo nombre es **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1.**



Agosto del 2026.

al derecho

Señor:

Superintendente delegado de Tránsito y Transporte.

Bogotá D.C.

Referencia: ALEGATOS Y PRONUCIAMIENTO SOBRE APERTURA Y CIERRE DE PERIODO PROBATORIO RESOLUCIÒN 9756 DEL 2026

Resolución de apertura: 5902 del 2026

INVESTIGADO: TRANSPORTES ATH SAS con NIT 830084568-2

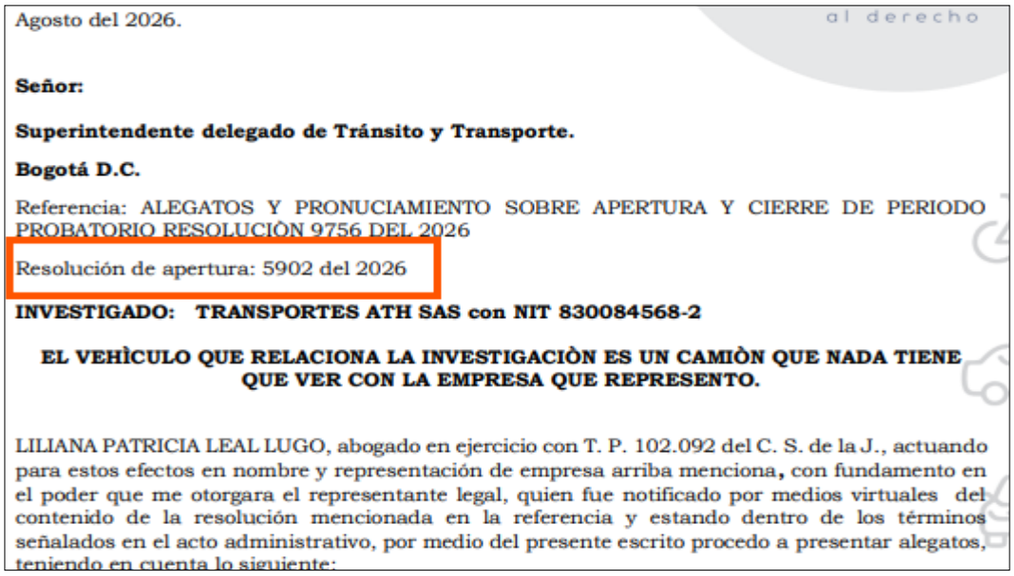
EL VEHÌCULO QUE RELACIONA LA INVESTIGACIÒN ES UN CAMIÒN QUE NADA TIENE QUE VER CON LA EMPRESA QUE REPRESENTO.

LILIANA PATRICIA LEAL LUGO, abogado en ejercicio con T. P. 102.092 del C. S. de la J., actuando para estos efectos en nombre y representación de empresa arriba menciona, con fundamento en el poder que me otorgara el representante legal, quien fue notificado por medios virtuales del contenido de la resolución mencionada en la referencia y estando dentro de los términos señalados en el acto administrativo, por medio del presente escrito procedo a presentar alegatos, teniendo en cuenta lo siguiente:

IMAGEN 1. Escrito de alegatos Rad. **20265340858382 del 10 de agosto de 2026**

De igual forma se observa también que la resolución de apertura que nombra la investigada, la **No.5902 de 2026** en su escrito de alegatos, no corresponde a la resolución con la que se hizo la apertura de la presente investigación

administrativa, siendo esta última la resolución **No.6146 de 04/05/2026,** presentándose así otra inconsistencia en el referido escrito de alegatos; tal y como se observa a continuación:



Agosto del 2026.

al derecho

Señor:

Superintendente delegado de Tránsito y Transporte.

Bogotá D.C.

Referencia: ALEGATOS Y PRONUCIAMIENTO SOBRE APERTURA Y CIERRE DE PERIODO PROBATORIO RESOLUCIÒN 9756 DEL 2026

Resolución de apertura: 5902 del 2026

INVESTIGADO: TRANSPORTES ATH SAS con NIT 830084568-2

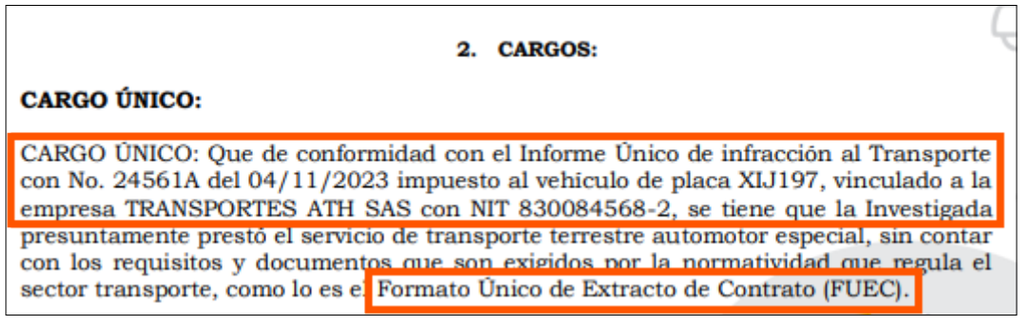
EL VEHÌCULO QUE RELACIONA LA INVESTIGACIÒN ES UN CAMIÒN QUE NADA TIENE QUE VER CON LA EMPRESA QUE REPRESENTO.

LILIANA PATRICIA LEAL LUGO, abogado en ejercicio con T. P. 102.092 del C. S. de la J., actuando para estos efectos en nombre y representación de empresa arriba menciona, con fundamento en el poder que me otorgara el representante legal, quien fue notificado por medios virtuales del contenido de la resolución mencionada en la referencia y estando dentro de los términos señalados en el acto administrativo, por medio del presente escrito procedo a presentar alegatos, teniendo en cuenta lo siguiente:

IMAGEN 2. Escrito de alegatos Rad. **20265340858382 del 10 de agosto de 2026**

De igual manera, este Despacho observa dentro de los referidos alegatos que existe otro error por parte de la investigada al referirse sobre el Informe Único de infracción al Transporte con **No. 24561A del 04/11/2023** impuesto al vehículo de placa **XIJ197**, vinculado a la empresa **TRANSPORTES ATH S.A.S., con NIT.830084568-2,** como generador de la presente investigación administrativa en el cual se tipifica la conducta de no portar el Formato Único de Extracto FUEC.

Siguiendo con la revisión de los prenombrados alegatos, se advierte que nuevamente hay sendos errores en los alegatos presentados por la **Dra. LILIANA PATRICIA LEAL LUGO,** ya que ninguno de los datos referidos en el párrafo anterior corresponden a la presente investigación administrativa; toda vez que el presente proceso tiene como origen el Informe Único de Infracciones al Transporte **No.1015398238 de 17/10/2023** impuesto al vehículo de placas **TTX732**, vinculado a la empresa **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1**; como se denota a continuación:



2. CARGOS:

CARGO ÚNICO:

CARGO ÚNICO: Que de conformidad con el Informe Único de infracción al Transporte con No. 24561A del 04/11/2023 impuesto al vehiculo de placa XIJ197, vinculado a la empresa TRANSPORTES ATH SAS con NIT 830084568-2, se tiene que la Investigada presuntamente prestó el servicio de transporte terrestre automotor especial, sin contar con los requisitos y documentos que son exigidos por la normatividad que regula el sector transporte, como lo es el Formato Único de Extracto de Contrato (FUEC).

IMAGEN 3. Escrito de alegatos Rad. **20265340858382 del 10 de agosto de 2026**

Los datos correctos de información de la presente investigación administrativa sobre la empresa investigada, el vehículo que cometió la falta y la conducta endilgada se pueden observar en las siguientes imágenes:



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN NÚMERO 6146 DE 4/05/2026

"Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos contra la empresa de servicio público de transporte automotor especial **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A.** con NIT **900451003-1**"

IMAGEN 4. Resolución de apertura de investigación **No.6146 de 04/05/2026**



10.1. Por la presunta prestación del servicio de transporte terrestre automotor sin portar la tarjeta de operación.

Radicado No. 20245340723692 del 22/03/2024.

Que mediante radicado No. 20245340723692 del 22/03/2024, esta Superintendencia recibió el Informe Único de Infracción al Transporte No. 1015398238 del 17/10/2023, impuesto al vehículo de placa TTX732, vinculado a la empresa **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A.** con NIT **900451003-1**, en el cual el Agente de Tránsito indicó en la casilla de observaciones lo siguiente: *# 274444 VEHICULO DE SERVICIO ESPECIAL ESCOLAR TRANSITA CON LA TARGETA DE OPERAION VENCIDA ,, NO SE INMOVILIZA YA QUE LA GRUA MANIFIESTA QUE ES UN VEHICULO MUY BAJTO.*

IMAGEN 5. Resolución de apertura de investigación **No.6146 de 04/05/2026**

Así las cosas, este Despacho no tendrá en cuenta el escrito de alegatos presentado con Rad. **20265340858382 del 10 de agosto de 2026,** por presentarse en el mismo, información errónea de los datos tanto de la empresa investigada, como del vehículo y también de la conducta, sustancialmente diferentes a los consignados en la resolución de apertura de investigación **No.6146 de 04/05/2056**, propias del proceso que nos atañe.

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

6.1. Competencia de la Superintendencia de Transporte

La Superintendencia de Transporte es un organismo descentralizado del orden nacional, de carácter técnico, con personería jurídica, autonomía administrativa, financiera y presupuestal, adscrita al Ministerio de Transporte.[1]

El objeto de la SuperTransporte consiste en ejercer las funciones de vigilancia, inspección, y control que le corresponden al Presidente de la República como

[1] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3

suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, cuya delegación[2] se concretó en (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y(ii) vigilar, inspeccionar, y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte,[3] sin perjuicio de las demás funciones previstas en la ley.

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

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

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

6.2 Regularidad del procedimiento administrativo.

6.2.1. Oficiosidad

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

De igual manera se hace necesario tener en cuenta que en desarrollo del postulado constitucional de la efectividad de los derechos fundamentales, el juez ha de guiar el proceso a la luz del principio de oficiosidad. En tal virtud, el juez está obligado a asumir un papel activo, de impulso del proceso, con el fin de dilucidar si realmente existe la violación o la amenaza de los derechos que el peticionario invocó, o de otros, y además debe considerar si las pruebas pedidas son suficientes para resolver, y si los hechos expuestos constituyen un

[2]Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Articulo 189. Corresponde al Presidente de la República como Jefe de Estado, Jefe del Gobierno y Suprema Autoridad Administrativa: (…) 22. Ejercer la inspección y vigilancia de la prestación de los servicios públicos."
"Articulo 365. Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios."
[3] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4

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 lo anterior cabe resaltar lo siguiente: "Los términos procesales "constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia". Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes."[4]

6.2.2 Principio de legalidad de las faltas y las sanciones.

Dicho lo anterior, es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.[5] 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.[6]

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:[7]

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.[8] Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.[9-10]

[4] Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.
[5] 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.
[6] "**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

[7] "Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**". (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

[8] "**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

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.[11]

(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.[12]

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.[13]

(i) 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.[14]

Igualmente, se resalta que el Honorable Consejo de Estado, sala de lo Contencioso administrativo, del quince (15) de junio de dos mil diecisiete (2017), radicado 25000232400020060093701, analizo la procedibilidad de la

---

2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77

[9] "(…) 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

[10] "**La Constitución no permite otorgar a la Administración la potestad genérica de establecer vía reglamento infracciones y sanciones administrativas, pues tiene reserva de ley ordinaria**, y debe en todo caso respetar el debido proceso en punto a la legalidad y a la tipicidad, de conformidad con el inciso 2 del artículo 29 de la Carta Política." Cfr. Pp. 49 y 77"(…) **no es constitucionalmente admisible 'delegar' en otra autoridad estatal la competencia de determinar las infracciones y las sanciones, toda vez que es exclusiva del Legislador,** con lo cual se reafirma el principio de reserva de ley en materia sancionatoria administrativa bajo los criterios expuestos en este concepto, así como la formulación básica del principio de tipicidad". Cfr. Pg. 19

[11] "(…) 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

[12] "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

[13] Cfr. Pp. 19 a 21

[14] "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

imposición de sanciones a los vigilados que incumplan las instrucciones expedidas por una superintendencia, así:

> "*La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga esta facultad. Se trata del poder de la administración de examinar y verificar las actividades desarrolladas por los particulares en aras de que se cumplan las leyes, los reglamentes, órdenes y demás instructivos necesarios para asegurar que tales actividades respondan a los fines de interés público.*
>
> *La facultad de policía administrativa, que es como se conoce ese poder de supervisión y control a cargo del Estado, no precisa de la existencia de leyes y reglas ad hoc o híperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de normas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente*."

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

En el cargo **ÚNICO** la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura tuvo origen en una norma de rango legal que hace remisión al "tipo en blanco o abierto", en el cual se hizo referencia a otra norma del mismo rango. Por lo tanto, será respecto de esos cargos que se hará 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.[15]

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.[16]

---

[15] Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

[16] "**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).

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar[17] como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.[18]

SÉPTIMO: Encontrando que la actuación se ha adelantado con respeto de los derechos y garantías Constitucionales y legales, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:[19]

7.1 Sujeto investigado

Se previó en la ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (…) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar".[20]

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1,** corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

7.2 Marco normativo

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

> ***"CARGO PRIMERO:*** *Que de conformidad con el Informe Único de Infracción al Transporte No. 1015398238 del 17/10/2023, impuesto al vehículo de placa TTX732, vinculado a la empresa* ***OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A. con NIT 900451003-1,*** *presuntamente prestó el servicio de transporte terrestre automotor especial sin portar la tarjeta de operación.*
>
> *Que para esta Entidad, la empresa* ***OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A. con NIT 900451003-1****, al prestar presuntamente el servicio de transporte terrestre especial, sin la Tarjeta de Operación pudo configurar una vulneración a la norma de transporte tal como quedó demostrado a lo largo de este acto, lo que implica que vulneró lo contemplado en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto*

[17] 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.
[18] Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.
[19] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.
[20] Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 1.

1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Dicha conducta, podrá ser sancionada bajo los criterios establecidos en el artículo 46 de la ley 336 de 1996 literal (e):

> ***"ARTÍCULO 46.-****Modificado por el Artículo 320 del Decreto 1122 de 1999. Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*
>
> *(…) e. En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte. (…)"*

7.2.1 Finalidad de las actuaciones administrativas en materia de Transporte.

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,[21] con la colaboración y participación de todas las personas.[22] A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,[23] 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".[24]

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".[25] Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.[26] Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de "servicio público esencial";[27] (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;[28] (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.[29]

---

[21] Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.
[22] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.
[23] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.
[24] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.
[25] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.
[26] 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.
[27] Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.
[28] Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.
[29] "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.

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una "actividad peligrosa". En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,[30] del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que "*(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (…); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión".*[31]

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,[32] respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.[33] Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.[34]

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,[35] el Estado está llamado a intervenir con

---

[30] "(…) 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.

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

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

[33] Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html

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

[35] 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

regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa[36] (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,[37] conductores[38] y otros sujetos que intervienen en la actividad,[39] que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,[40] 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".[41]

7.2.2. Cargas probatorias

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

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

Al respecto, se previó en la Constitución Política que *"[e]l debido proceso se aplicará a toda clase de actuaciones judiciales y administrativas. […] Toda persona se presume inocente mientras no se la haya declarado judicialmente culpable".* El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así:

"[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia

---

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.

[36] "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.

[37] V.gr. Reglamentos técnicos.

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

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

[40] "[…] 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.

[41] 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).

administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatío in pejus y non bis in idem. […] las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes."

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

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

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

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

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

7.2.3 Del Informe Único de Infracciones al Transporte

Respecto de este tema es preciso traer a colación el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015 Informe de Infracciones de Transporte el cual se refiere en los siguientes términos:

> *"(…)* ***Artículo 2.2.1.8.3.3.*** *Informe de infracciones de transporte. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente (…)". (Subrayado fuera de texto original).*

Este Despacho procede a aclarar, que el Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT) que es uno de los fundamentos de esta investigación, es un documento público que goza de presunción de autenticidad, por consiguiente, es prueba idónea y suficiente para soportar la apertura y tramite de la investigación, de conformidad con los artículos 243, 244 y 257 del Código General del Proceso:

> ***"Artículo 243****. Distintas clases de Documentos. Los documentos son públicos o privados. Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.*
>
> ***Artículo 244****. Documento auténtico. Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento. (…)*
>
> *Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones.*
>
> ***Artículo 257****. Alcance probatorio. Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

Así las cosas, el documento público por su naturaleza, se presume auténtico y, por lo tanto, goza de total valor probatorio y no es susceptible de ratificación.

En estos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto relevante, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad, por lo tanto, es claro que del mismo se desprenden datos, tales como se señalan en la casilla número 16 del mencionado IUIT, circunstancias en contra de la empresa investigada y que documentan la presunta infracción en vía por parte del agente de control correspondiente.

De esta manera, y de acuerdo con el artículo el artículo 167 del Código General del Proceso, el cual señala que incumbe a las partes probar el supuesto de hecho que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen, la Investigada ha debido acreditar o solicitar las pruebas correspondientes de los hechos que desvirtuaran lo plasmado por el agente de control en vía, máxime cuando esto se relaciona con causales de exoneración de la responsabilidad administrativa que se deriva del respectivo Informe, para lo cual no es suficiente la mera afirmación de su ocurrencia, por lo que debe asumirse la carga probatoria correspondiente ante tales manifestaciones.

En tal sentido, de la norma en comento igualmente se desprende la movilidad de la carga de la prueba o la carga dinámica de la misma, en virtud de la cual,

en circunstancias concretas, le corresponde acreditar determinados hechos a quien esté en condiciones más favorables para hacerlo, con mayor razón cuando estos son invocados o esgrimidos en perspectiva del derecho de defensa y contradicción, y en función de causales o circunstancias de exoneración, como en el caso de marras. Lo anterior, teniendo en cuenta, como se señaló anteriormente, que el Informe Único de Infracción al Transporte es prueba idónea y conducente de los hechos allí expuestos y del mérito para abrir investigación administrativa.

7.3 El caso concreto

Se previó en la ley 1437 de 2011 que "*[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (…) 2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción. 3. Las normas infringidas con los hechos probados. (…)".*[42]

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba[43] conforme al cual "*no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso",*[44] el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.[45]

7.3.1. <u>Respecto del cargo único por la presunta prestación del servicio de transporte terrestre automotor sin portar la tarjeta de operación.</u>

En la resolución de apertura **No. 6146 del 04 de mayo de 2026**, se imputó a la Investigada el presente cargo por la presunta prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sin portar la tarjeta de operación, infringiendo lo contemplado en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Que la formulación del cargo tuvo como fundamento el Informe Único de Infracción al Transporte No.1015398238 del 17/10/2023, impuesto al vehículo de placas **TTX732**, vinculado a la empresa, **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., CON NIT.900451003-1**, toda vez que se encontró lo siguiente: *el cual el Agente de Tránsito indicó en la casilla de observaciones lo siguiente: "# 274444 VEHICULO DE SERVICIO ESPECIAL ESCOLAR TRANSITA CON LA TARGETA DE OPERAION VENCIDA ,, NO SE INMOVILIZA YA QUE LA GRUA MANIFIESTA QUE ES UN VEHICULO MUY BAJTO (…) sic* "de acuerdo con lo

[42] Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.
[43] "Artículo 164. Necesidad de la Prueba. Toda decisión judicial debe fundarse en las pruebas regular y oportunamente allegadas al proceso. Las pruebas obtenidas con violación del debido proceso son nulas de pleno derecho." Cfr. Código General del Proceso artículo 164.
[44] Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. <u>Manual de Derecho Probatorio.</u> Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.
[45] "Artículo 176. Apreciación de las Pruebas. Las pruebas deberán ser apreciadas en conjunto, de acuerdo con las reglas de la sana crítica, sin perjuicio de las solemnidades prescritas en la ley sustancial para la existencia o validez de ciertos actos." Cfr. Código General del Proceso artículo 176.

indicado en la casilla de observaciones del informe señalado, y los demás datos identificados en el IUIT.

Ahora bien, revisado el material obrante en el expediente y las observaciones efectuadas por el agente de tránsito, se advierte que el vehículo en cuestión se encontraba prestando un Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sin portar la tarjeta de operación documento indispensable y que sustenta la operación en la modalidad del servicio ya mencionado.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que la conducta atribuida por parte del agente de tránsito corresponde a una infracción de mera conducta, en la medida en que basta con su sola realización para configurarla, siendo además de resultado determinado y de ejecución instantánea, pues se consuma en el mismo momento en que las autoridades de tránsito en el ejercicio libre de sus facultades y competencias de orden constitucional y legal, *le requirieron la tarjeta de operación, al operador del vehículo de placas* ***TTX732***, el cual debió por estricto ministerio y mandato de la ley, *ser aportada de manera inmediata*.

En esa medida y para mayor claridad se analizará el verbo rector que contiene el mandato legal de la ley 336 de 1996:

> ***"Artículo 26****. Todo equipo destinado al transporte público* ***deberá*** *contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate." (negrilla y subrayado fuera de texto)*

Es del caso señalar que la tarjeta de operación es uno de los documentos que soporta la operación del servicio terrestre automotor especial tal como lo indica el **Decreto 1079 de 2015 articulo 2.2.1.8.3.1.,** el cual establece en su numeral 6. *"los documentos que soportan la de los equipos.".* De acuerdo con la modalidad de servicio y radio de acción autorizado, los documentos que sustentan la operación de los equipos son:

> *"6. Transporte público terrestre automotor especial*
>
> *6.1. Tarjeta de operación.*
> *6.2. Extracto del contrato. (FUEC)*
> *6.3. Permiso de operación (en los casos de vehículos particulares que transportan estudiantes)."*

Es preciso resaltar que en el artículo 3° de la Ley 336 de 1996 se dispone, respecto de la prestación del servicio público de transporte que *"(…) las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo (…)"*.

Que el Decreto 1079 de 2015 establece la definición de la tarjeta de operación, sus características y, así mismo, sus condiciones y requisitos. Que de manera expresa señala la obligatoriedad de portar la tarjeta de operación durante la prestación del servicio de transporte terrestre automotor especial, veamos:

*"**Artículo 2.2.1.6.9.1. Definición**. La tarjeta de operación es el documento único que autoriza la operación de transporte que se realiza a través de un vehículo automotor, convirtiéndose en el permiso para operar en la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, bajo la responsabilidad de una empresa debidamente habilitada, de acuerdo con los servicios contratados. (...)*

***Artículo 2.2.1.6.9.9. Obligación de gestionar la tarjeta de operación**. Es obligación de las empresas gestionar las tarjetas de operación de la totalidad de sus equipos y entregarla oportunamente a sus propietarios o locatarios. La empresa deberá solicitar la renovación de las tarjetas de operación por lo menos con dos (2) meses de anticipación a la fecha de vencimiento.*

En ningún caso la empresa podrá cobrar suma alguna a los propietarios o locatarios del vehículo, por concepto de la gestión de la tarjeta de operación. Dentro de los diez (10) días siguientes a la entrega de las nuevas tarjetas de operación, la empresa deberá devolver al Ministerio de Transporte los originales de las tarjetas de operación vencidas o canceladas por terminación del contrato de administración de flota por mutuo acuerdo o de forma unilateral, o por cambio de empresa.

***Artículo 2.2.1.6.9.10.** Obligación de portarla. El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite. Cuando se implemente la expedición de la tarjeta de operación a través del sistema RUNT, el control por parte de las autoridades en vía se hará mediante el uso de herramientas tecnológicas. En tal caso desaparece la obligación de portar el original.*

Que el Decreto 1079 de 2015, establece que la prestación del servicio de transporte en la modalidad de especial, requiere de una serie de formalidades en cuanto a la expedición y porte de documentos para prestar el servicio de transporte y, de esta manera, garantizar la seguridad en la actividad transportadora; y bajo este parámetro dentro de los múltiples requisitos que señala la normatividad para que las empresas habilitadas en transporte especial, se tiene la expedición de la tarjeta de operación, la cual deberá ser gestionada por la empresa habilitada en la modalidad, y suministrada a cada vehículo que se encuentre afiliado a la empresa prestadora del servicio, la cual de conformidad con lo establecido en el Artículo 2.2.1.6.9.4, debe contener lo siguiente:

***"Artículo 2.2.1.6.9.4. Contenido**. La tarjeta de operación contendrá, al menos, los siguientes datos*:

1. De la empresa: razón social o denominación, sede y radio de acción.
2. Del vehículo: case, marca, modelo, número de la placa, capacidad y tipo de combustible.
3. Otros: clase de Servicio, fecha de vencimiento, numeración consecutiva y firma de la autoridad que la expide.

> ***Parágrafo**. La tarjeta de operación deberá ajustarse a la ficha técnica expedida por el Ministerio de Transporte.*

Por otro lado, el Decreto 1079 de 2015, establece la vigencia que debe contar la tarjeta de operación, veamos:

> *"**Artículo 2.2.1.6.9.3**. Modificado por el Decreto 431 de 2017, artículo 28. Vigencia de la tarjeta de operación. La tarjeta de operación se expedirá a solicitud de la empresa por el término de dos (2) años.*
>
> *La tarjeta de operación podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas a la empresa para la habilitación y fijación o incremento de su capacidad trasportadora.*
>
> ***Parágrafo.** Cuando se expida la tarjeta de operación a vehículo que se encuentren próximos a cumplir el tiempo de uso determinado en el presente Capítulo, la vigencia de este documento no podrá en ningún caso exceder el tiempo de uso del vehículo".*

Frente al análisis de la observación del IUIT.

Es preciso señalarle a la empresa investigada que de conformidad con lo previsto en el numeral 8° del artículo 5° del Decreto 2409 de 2018, la Superintendencia de Transporte tiene dentro de sus funciones la de adelantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones e infraestructura, servicios conexos, y o en la protección de los usuarios del sector transporte, de acuerdo con la normativa vigente.

Teniendo en cuenta lo anterior y precisando lo establecido en el artículo 2.2.1.8.3.3 del decreto 1079 de 2015 se estableció que, los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe **se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente**, en ese sentido la Superintendencia tiene la potestad de dar inicio a investigaciones administrativas, por vulneración a la normatividad de transporte, en virtud de los IUIT que levanta los agentes de tránsito en carretera.

Por esta razón para este Despacho es claro que la norma descrita y las observaciones allí plasmadas en el IUIT en mención configura y se presume una prestación del servicio de transporte *sin contar con los documentos que son exigidos por la normatividad que regula el sector transporte*, esto es el porte *de la tarjeta de operación y que durante toda la prestación del servicio, deberá ser portada por el conductor del vehículo,* por todo lo anteriormente expuesto, se ha validando así, el cargo impuesto mediante la resolución de apertura.

Así las cosas, la empresa es la responsable de vigilar que la prestación del servicio de transporte sea en todas las condiciones necesarias y portando en todo momento los documentos exigidos.

Es por eso que el Despacho considera preciso indicar que los Informes de Infracciones al Transporte son documentos públicos al tenor del artículo 243 del Código General del Proceso, el cual prescribe:

> *"Documento público es el otorgado por el funcionario público en ejercicio de sus funciones o con su intervención. Así mismo, es público el documento otorgado por un particular en ejercicio de funciones públicas o con su intervención. Cuando consiste en un escrito autorizado o suscrito por el respectivo funcionario, es instrumento público; cuando es autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública." (Subrayado fuera del texto original)*

En ese orden, el artículo 257 de la misma codificación en mención, establece en cuanto al alcance probatorio de dicho documento que señala:

> *"Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza.*
> *Las declaraciones que hagan los interesados en escritura pública tendrán entre estos y sus causahabientes el alcance probatorio señalado en el artículo 250; respecto de terceros se apreciarán conforme a las reglas de la sana crítica." (Subrayado fuera del texto original)*

Asi las cosas, el documento publico dada su naturaleza , se presume autentico y por lo tanto goza de total valor probatorio y no es susceptible de ratificación, teniendo en cuenta lo anterior, queda claro que los agentes de transito por ser funcionarios publicos, emiten el informe unico de infraccion al transporte, el cual, debido a su naturaleza, toma el carácter de publico y como consecuencia de autentico, lo que implica que dan su otorgamiento , de su fecha y de las declaraciones que ellos se realicen.

De lo expuesto, se puede afirmar que el informe unico de infracciones No.1015398238 del 17/10/2023 , reposa dentro de la presente investigación y goza de plena autenticidad de conformidad con los articulos 244 y 251 del Código General del proceso, prueba concluyente de los hechos, que sirve como factor determinante para imponer sanciones por la violacion a las normas del sector transporte.

Conforme a lo expuesto, el Informe Único de Infracción al Transporte, presta gran valor probatorio en cuanto su pertinencia, conducencia y utilidad al caso sub examine, atendiendo a su naturaleza y objeto, el documento en mención se encuentra regulado en el el artículo 2.2.1.8.3.3 del decreto 1079 de 2015 Informe de Infracciones de Transporte, el cual se refiere en los siguientes términos:

> *"(…)* ***Artículo 2.2.1.8.3.3.*** *Informe de infracciones de transporte. Los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte. El informe de esta autoridad se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente (…)". (Subrayado fuera de texto original).*

Por lo anterior, es importante mencionar nuevamente que el informe único de infracción al transporte (IUIT) se presume autentico y por lo tanto goza de plena autenticidad de conformidad con los Artículos 244 y 257 del Código General del Proceso y no es susceptible de ratificación, teniendo en cuenta lo anterior queda claro que los policías de tránsito por ser funcionarios públicos, emiten el informe único de infracción de transporte, el cual, debido a su naturaleza toma su otorgamiento, el carácter de público y como consecuencia de autentico, lo que implica que dan fe de su fecha y de las declaraciones que en ellos se hagan, en este orden de ideas se ratifica lo que se manifestó en el IUIT.

Frente a la valoracion de la prueba.

Se indica entoces que el informe de infracciones al Transporte No.1015398238 del 17/10/2023 , reposa dentro de la presente investigacion como prueba concluyente de los hechos, causa de la investigacion, toda vez que la empresa no allego prueba determinante que controvertiera la conducta endilgada.

Acorde con lo señalado la informacion consignada en el IUIT se encuentra integrada en el acervo probatorio, por lo que para el Despacho, el informe unico de infraccion al transporte cumple con suficiencia y los requisitos de idoneidad, pertinencia y conducencia señalados descritos anteriormente y por lo tanto, no hay lugar a rechazarlo, para tal efecto tendra en cuenta la prueba obrante dentro del expediente, al considerar que esta es suficiente para tomar la decision de fondo.

Asi mismo, es necesario advertir, que este tipo de prueba, no fue obtenida por medios ilicitos o legales o desconociendo derechos fundamentales de la empresa investigada que exigirian su inmediata exclusion de conformidad con las reglas procesales y probatorias establecidas en disposiciones legales y en pronunciamientos jurisprudenciales.

Es claro entonces que la tyarjeta de operación, es uno de los documentos idoneos que sustenta la operación del servicio publico terrestre automotor especial, en cumplimiento del Decreto 1079 de 2015 articulos 2.2.1.6.9.1, 2.2.1.6.9.6, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.9.9, 2.2.1.6.9.4 y 2.2.1.6.9.3, por lo cual concluimos que el no presentarlo conforme a las condiciones antes mencionadas a la autoridad competente en el momento de ser requerido, configura una conducta instantanea, la cual genera sancion para la empresa por permitir que el vehiculo vinculado a la misma preste un servicio sin el lleno total de los documentos.

Frente a la carga de la prueba

Por lo anterior, se advierte que esta Entidad es garante del debido proceso a su vez se debe tener en cuenta que los funcionarios adelantan los procedimientos cuando se encuentran ante la presencia de la posible transgresión a las normas de transporte, por tanto la imposición del IUIT no se encuentra soportada en actos arbitrarios ni extralimitados y en consecuencia de ello se da inicio a la respectiva investigación y solo si hay

mérito para ello se procede con el archivo de las diligencias, teniendo en cuenta que el transporte público terrestre automotor, no es un servicio que se presta sin la regulación del Estado todo lo contrario, éste se encuentra investido de amplias facultades para imponer las sanciones correspondientes previstas en la Ley cuando el mismo sea prestado sin la seguridad debida, las condiciones y requisitos necesarios por el carácter de servicio público esencial que este conlleva, motivo por el cual primará el interés general sobre el particular porque solo así se garantiza la prestación del servicio y la protección a los usuarios. Esta Entidad exhorta a todas las empresas que prestan el servicio público de transporte en cualquiera que sea su modalidad al cumplimiento de las normas que rigen el sector, con la finalidad de que ejerzan sus actividades con observancia al marco jurídico aplicable.

En consecuencia este Despacho considera necesario resaltar que la Superintendencia cuenta con el Informe de la autoridad competente que registre los hechos ocurridos, por lo tanto es deber de la investigada, si quiere controvertir o negar los hechos, demostrarlo, de no ser así esta actuación administrativa se basaría únicamente en el informe ya citado quedándose este Despacho sin más juicios de valor y percepción que los conectivos en el expediente; por ende es el deber procesal de la investigada con la actuación administrativa que esta aporte los medios probatorios útiles, necesarios, conducentes y pertinentes para que se pueda llegar a la plena convicción de su inocencia.

Por consiguiente, es pertinente indicar que la apreciación de las pruebas es de quien le incumbe probar; sin embargo, en materia de la actuación administrativa, es preciso hacer las siguientes consideraciones sobre la carga de la prueba:

> *"La carga de la Prueba deriva del onusprobandi que es una expresión latina del principio jurídico que señala quien está obligado a probar un determinado hecho ante los tribunales. Su fundamento radica en un viejo aforismo de derecho que expresa que lo normal se presume, lo anormal se prueba. Por tanto, quien invoca algo que rompe el estado de normalidad, debe probarlo "affirmantiincumbitprobatio": a quien afirma, incumbre la prueba, quiere decir con este aforismo es que la carga o el trabajo de probar un enunciado debe recaer en aquel que rompe el estado de normalidad. El que afirma poseer una nueva verdad sobre un tema"* [46]

De allí, que la carga de la prueba implica una autorresponsabilidad, por su conducta en el proceso, el disponer que si no aparece en éste la prueba de los hechos que lo benefician recibirá una decisión desfavorable, debido a la inactividad probatoria.

Siendo así, este Despacho solo tiene por probado que la investigada presto un servicio de transporte sin contar con la tarjeta de operación. Así pues, se corrobora la improcedencia de sus argumentos de acuerdo con lo anteriormente expuesto.

[46] PARRA Quijano. Jairo. Manuel de Derecho Probatorio. Ediciones Librería del Profesional 1 Edición 2009

Lo mencionado en el entendido que el vehículo de placas **TTX732**, se encontraba prestando el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sin portar la tarjeta de operación, infringiendo los presupuestos establecidos para las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, por lo que las empresas de servicio especial previo a desplegar el servicio deben expedir y durante la ejecución del servicio deben portar el documento; por lo que al no tener este o presentar alguna inconsistencia, implica una vulneración a la normatividad del sector transporte, y hace que esta Superintendencia active sus funciones de inspección, vigilancia y control en el marco de la potestad sancionatoria.

En este orden de ideas tenemos que la conducta que aquí se investigó fue la que presenció la autoridad de control al afirmar que el vehículo transitó sin la tarjeta de operación, por lo tanto, se entiende que para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial es requisito el contar con dicho documento, en consecuencia, para este Despacho existen suficientes méritos para establecer que la investigada de conformidad con el informe levantado por la Policía Nacional, ha transgredido la normatividad que rige el sector transporte, toda vez que la Investigada, del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial sin portar la tarjeta de operación, al infringir lo contemplado en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

En hilo con lo anterior es de precisar que la **RESPONSABILIDAD PROBADA** por el **CARGO ÚNICO** corresponde a la responsabilidad de la empresa, frente a las anotaciones fácticas dejadas en el IUIT No.1015398238 del 17/10/2023, impuesto al vehículo de placas **TTX732**, de conformidad con la parte motiva del presente acto administrativo.

Por lo anterior, se procede a **DECLARAR RESPONSABLE** a la empresa **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1** por el **CARGO ÚNICO.**

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

Se previó en la Ley 1437 de 2011 que *"[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (…) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación"*.[47]

Al respecto, para el cargo investigado se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de estas con la resolución de apertura.[48] Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

[47] Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4

[48] 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:

8.1. Declarar responsable

Del **CARGO ÚNICO** por infringir la conducta en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

8.1.1. Sanciones procedentes

De conformidad con lo previsto en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, la sanción aplicable, previamente establecida en la resolución de apertura por violación a la normatividad de transporte son las siguientes:

> ***Artículo 46.*** *Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*
>
> *(…)*
>
> *e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.*
>
> ***Artículo 46.*** *(…)* ***Parágrafo****. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte****:***
>
> a. *Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes (…)****”.***

8.1.2. Graduación de la sanción

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

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".

Conforme a lo manifestado en la parte motiva del presente acto administrativo y, acorde a la conducta que se investiga, como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Carga, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad, la ausencia de aceptación expresa de la infracción, y que el **patrimonio**[49] es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo verificar una imagen fiel de una organización y la capacidad de sus recursos por lo que:

Que la Ley 2294 de 2023 en su artículo 313 señala:

> *"**ARTÍCULO 313. UNIDAD DE VALOR BÁSICO -UVB-.** Créase la Unidad de Valor Básico -UVB-. El valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- se reajustará anualmente en la variación del Índice de Precios al Consumidor-IPC- sin alimentos ni regulados, certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE-, en el periodo comprendido entre el primero (1) de octubre del año anterior al año considerado y la misma fecha del año inmediatamente anterior a este.*
>
> *El Ministerio de Hacienda y Crédito Público publicará mediante Resolución antes del primero (1) de enero de cada año, el valor de la Unidad de Valor Básico -UVB- aplicable para el año siguiente.*
>
> *El valor de la UVB para el año 2023 será de diez mil pesos ($10.000.00).*
>
> *Todos los cobros; sanciones; multas; tarifas; requisitos financieros para la constitución, la habilitación, la operación o el funcionamiento de empresas públicas y/o privadas; requisitos de capital, patrimonio o ingresos para acceder y/o ser beneficiario de programas del estado;*

[49]Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de noviembre de 2018, http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SBOxisN Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación *económica*, Real Academia de la lengua.

montos máximos establecidos para realizar operaciones financieras; montos mínimos establecidos para el pago de comisiones y contraprestaciones definidas por el legislador; cuotas asociadas al desarrollo de actividades agropecuarias y de salud; clasificaciones de hogares, personas naturales y personas jurídicas en función de su patrimonio y/o sus ingresos; incentivos para la prestación de servicio público de aseo; y honorarios de los miembros de juntas o consejos directivos, actualmente denominados y establecidos con base en salarios mínimos o en Unidades de Valor Tributario - UVT-, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico - UVB- del año 2023, conforme lo dispuesto en este artículo.

PARÁGRAFO PRIMERO. Si como consecuencia de la aplicación de lo dispuesto en el presente artículo el valor de los conceptos objeto de indexación no es un número entero, se deberá aproximar dicho valor a la cifra con dos (2) decimales más cercana; y si es inferior a una (1) Unidad de Valor Básico -UVB-, se deberá aproximar a la cifra con tres (3) decimales más cercana. (…)"

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

Frente al **CARGO ÚNICO**, y de conformidad con lo previsto en el literal a) del Parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996[50], se procede a imponer una sanción a título de **MULTA**, por valor de **DOCE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS PESOS M/CTE ($12.469.900)** equivalente a 1247 Unidades de Valor Básico**.**

Así mismo, esta sanción se impone teniendo en cuenta el criterio de graduación del numeral 6) del Artículo 50 de CPACA, al encontrar que la conducta enunciada genera un impacto social negativo, si se tiene en cuenta que con ella se vulnera el orden jurídico establecido y el carácter de obligatoriedad que tienen las normas en el ordenamiento jurídico.

NOVENO: Pago de la multa por parte del infractor

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

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

[50] *"ARTÍCULO 46.* Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (…)
PARÁGRAFO. -Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte: a. Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes

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

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

> "*La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (…) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una 'deuda' en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (…) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (…) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable.*
>
> *"Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (…). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste -pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (…) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda".*

DÉCIMO: Para efectos de la presente investigación administrativa se precisa que se dará cumplimiento al procedimiento administrativo sancionatorio establecido en el artículo 50 de la ley 336 de 1996, en el artículo 47 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo desde la apertura de la investigación hasta la firmeza de la decisión, no siendo procedente impulsar la presente actuación mediante derechos de petición, por lo tanto el investigado como la administración deben ceñirse a los términos y oportunidades procesales que allí se establecen.

Lo anterior, teniendo en cuenta que los asuntos que se tratan en esta Dirección corresponden a aquellos regulados por norma legal especial, de acuerdo con el artículo 14 de la ley 1755 de 2015 y no están sometidos a los términos allí señalados**.**

DÉCIMO PRIMERO: De conformidad con lo consagrado en el artículo 64 de la Ley 1437 de 2011[51], de la Ley 1712 de 2014[52], el Decreto 767 de 2022[53] y

[51] *ARTÍCULO 64. ESTÁNDARES Y PROTOCOLOS. Sin perjuicio de la vigencia dispuesta en este Código en*

normas concordantes, las entidades que conforman la administración pública en los términos establecidos en el artículo 39 de la Ley 489 de 1998[54], deben propender porque la información sea pública, actualizada, transparente y accesible, lo que implica necesariamente la implementación y utilización de canales electrónicos cargados en su portal web y/o sede electrónica a fin de que las consultas, procedimientos, trámites, actuaciones, comunicaciones y notificaciones se hagan a través de estos medios, los cuales resultan idóneos para que la función pública se efectué a la luz de los principios de economía, celeridad, eficiencia y oportunidad asegurando el pleno acceso al derecho de defensa y contradicción en condiciones de igualdad y seguridad jurídica, en consecuencia, para efectos de la notificación de esta actuación y en adelante, se surtirá a los canales electrónicos dispuestos en la sede electrónica de la Investigada.

En mérito de lo expuesto, la Dirección,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. DECLARAR RESPONSABLE a la **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1,** de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución:

Frente al **CARGO ÚNICO**: Por infringir la conducta contemplada en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.9.3, modificado por el artículo 28 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.9.9 y el artículo 2.2.1.6.9.10 del Decreto 1079 de 2015, conducta que se enmarca en lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2. SANCIONAR a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS**

---

relación con las anteriores disposiciones, el Gobierno Nacional establecerá los estándares y protocolos que deberán cumplir las autoridades para incorporar en forma gradual la aplicación de medios electrónicos en los procedimientos administrativos.

[52] *Por medio de la cual se crea la Ley de Transparencia y del Derecho de Acceso a la Información Pública Nacional y se dictan otras disposiciones."*

[53] *Por el cual se establecen los lineamientos generales de la Política de Gobierno Digital y se subroga el Capítulo 1 del Título 9 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1078 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones*

[54] *ARTICULO 39. INTEGRACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA. La Administración Pública se integra por los organismos que conforman la Rama Ejecutiva del Poder Público y por todos los demás organismos y entidades de naturaleza pública que de manera permanente tienen a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios públicos del Estado colombiano.*
La Presidencia de la República, los ministerios y los departamentos administrativos, en lo nacional, son los organismos principales de la Administración.
Así mismo, los ministerios, los departamentos administrativos y las superintendencias constituyen el Sector Central de la Administración Pública Nacional. Los organismos y entidades adscritos o vinculados a un Ministerio o un Departamento Administrativo que gocen de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio o capital independiente conforman el Sector Descentralizado de la Administración Pública Nacional y cumplen sus funciones en los términos que señale la ley.
Las gobernaciones, las alcaldías, las secretarías de despacho y los departamentos administrativos son los organismos principales de la Administración en el correspondiente nivel territorial. Los demás les están adscritos o vinculados, cumplen sus funciones bajo su orientación, coordinación y control en los términos que señalen la ley, las ordenanzas o los acuerdos, según el caso.
Las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales son corporaciones administrativas de elección popular que cumplen las funciones que les señalan la Constitución Política y la Ley.

DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1, frente a**:**

CARGO ÚNICO, y de conformidad con lo previsto en el literal a) del Parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996[55] se procede a imponer una sanción a título de **MULTA**, por valor de **DOCE MILLONES CUATROCIENTOS SESENTA Y NUEVE MIL NOVECIENTOS PESOS M/CTE ($12.469.900)** equivalente a 1247 Unidades de Valor Básico**.**

PARÁGRAFO PRIMERO: Para efectos del pago de la multa el sancionado deberá dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a la fecha en que quede en firme esta providencia, de conformidad con lo establecido en el artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de los Contencioso Administrativo, comunicarse a la línea telefónica 601 3526700, extensiones 238, 260, 262, 281, 200 y 259, donde se le dará información sobre la generación del recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. De igual manera, podrá seguir el procedimiento para pagos establecido en el siguiente link: https://www.supertransporte.gov.co/index.php/faq-financiera/

PARÁGRAFO SEGUNDO: Efectuado el pago de la multa, la empresa sancionada deberá allegar al Grupo Financiero y Cobro Control de Tasa de Vigilancia, vía fax, correo certificado o a través de cualquier otro medio idóneo, copia legible del recibo de consignación indicando investigación administrativa Delegada de Tránsito, nombre y NIT., de la empresa y número de la resolución de fallo.

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

ARTÍCULO 3. NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o quien haga sus veces de la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial **OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1**, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

PARÁGRAFO: Que la empresa investigada, podrá allegar sus escritos, a través de los canales habilitados por la Superintendencia de Transporte, esto es a través de la página web de la entidad www.supertransporte.gov.co módulo de PQRSD.

---

[55] *"ARTÍCULO 46.* Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos: (…)
PARÁGRAFO. -Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada modo de transporte: a. Transporte terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes

ARTÍCULO 4. Una vez surtida la respectiva notificación, remítase copia de esta a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

ARTÍCULO 5. Contra la presente Resolución procede el Recurso de Reposición ante la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte y subsidiariamente el Recurso de Apelación ante el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre y, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con el artículo 74 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

ARTÍCULO 6. 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.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



FABIAN LEONARDO BECERRA
DIRECTOR INVESTIGACIONES TRANSITO (E)

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [18/septiembre/2026 05:12:11 p. m.]
Revisó	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [18/septiembre/2026 05:31:53 p. m.]
Aprobó	Fabian Leonardo Becerra	FabianBecerra.e [21/septiembre/2026 10:38:39 a. m.]

Notificar:

OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A. SIGLA OSETCO S.A., con NIT.900451003-1
Representante legal o quien haga sus veces
Correo electrónico: gerencia@osetco.com[56]
Dirección: CR 101 No 72 A - 37
Bogotá, D.C.

Proyectó: Camilo Andrés Bonilla Rodríguez – Contratista DITTT
Revisó: Deisy Johanna Urrea Méndez- Contratista DITTT
Revisó: Neyffer Julieth Salinas Gutiérrez – Coordinadora GIT IUIT – DITTT

[56] Autoriza RUES

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social:
OPERADOR DE SERVICIOS ESTRATEGICOS DE TRANSPORTE DE COLOMBIA S.A.
SIGLA OSETCO S.A.
Sigla: OSETCO S.A.
Nit: 900.451.003 - 1
Domicilio Principal: Barranquilla

MATRÍCULA

Página 1 de 10

Cámara de Comercio de Barranquilla
CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACION LEGAL O DE INSCRIPCION DE DOCUMENTOS.
Fecha de expedición: 10/09/2026 - 09:19:03
Recibo No. 13685707, Valor: 0
CODIGO DE VERIFICACIÓN: NI70BDB9FF

Matrícula No.: 532.072
Fecha de matrícula: 18 de Nov/bre de 2011
Último año renovado: 2022
Fecha de renovación de la matrícula: 26 de Mayo de 2022
Grupo NIIF: 3. GRUPO II.

*ESTA SOCIEDAD NO HA CUMPLIDO CON EL DEBER LEGAL DE RENOVAR SU MATRÍCULA MERCANTIL. POR TAL RAZÓN LOS DATOS CORRESPONDEN A LA ÚLTIMA INFORMACIÓN SUMINISTRADA POR EL COMERCIANTE EN FORMULARIO DE MATRÍCULA Y/O RENOVACIÓN DEL AÑO: 2022

UBICACIÓN

Direccion domicilio principal: CR 50 No 75 - 131 LO 17
Municipio: Barranquilla - Atlantico
Correo electrónico: administrativo@osetco.com
Teléfono comercial 1: 3103453023
Teléfono comercial 2: 3046368638
Teléfono comercial 3: No reportó

Direccion para notificación judicial: CR 101 No 72 A - 37
Municipio: Bogota - Santa Fe de Bogotá
Correo electrónico de notificación: gerencia@osetco.com
Teléfono para notificación 1: 3103453023
Teléfono para notificación 2: 3046368638
Teléfono para notificación 3: No reportó

LA PERSONA JURIDICA SI AUTORIZÓ PARA RECIBIR NOTIFICACIONES PERSONALES A TRAVÉS DE CORREO ELECTRÓNICO, DE CONFORMIDAD CON LO ESTABLECIDO EN LOS ARTÍCULOS 291 DEL CÓDIGO GENERAL DEL PROCESO Y 67 DEL CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO

CERTIFICADO DE CONSULTA