Bogotá,13 octubre 2026.

Radicado No.: 20265330786141
Fecha: 13 octubre 2026

Señor (a) (es)
Ana Esther Cerquera Alvarez
- avenida 4e no, 6- 49 edificio centro jurídico. of 108
San Jose De Cucuta, Norte De Santander

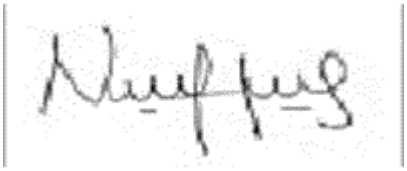
Asunto: Notificacion por aviso resolucion no 012182.

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) **012182** de **11/09/2026** 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 012182 DE 11 septiembre 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

En ejercicio de las facultades legales, en especial, las previstas en la ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, la Ley 1437 de 2011, el Decreto 1079 de 2015 y el Decreto 2409 de 2018, y demás normas concordantes,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Mediante Resolución No.**7304 del 22 de mayo de 2026,** la Superintendencia de Transporte (en adelante también "la Supertransporte") abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A. con NIT.890500466-3,** por la presunta vulneración a las disposiciones contenidas en el artículo 16 y 18 de la Ley 336 de 1993, por la prestación de servicios no autorizados, lo cual se encuadra en la conducta prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: que, la Resolución de apertura fue notificada personalmente mediante correo electrónico el día 25 de mayo de 2026, según consta en las Actas de Envío y Entrega de Correo Electrónico ID No.85829, No. 85830 y No. 85831 expedidas por la empresa Andes aliada comercial de la empresa de Servicios Postales Nacionales 4-72.

2.1 Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO 6** de la Resolución No.**7304 del 22 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 o justificaciones al igual que solicitar y aportar las pruebas que pretendía hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el **17 de junio de 2026.**

3.1 Que, vencido el término legal otorgado, se consultaron las bases de gestión documental de la Entidad en donde se pudo evidenciar que la Investigada presentó escrito de descargos mediante radicado No.20265340590082 el día 11 de junio de 2026, dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre.

> *"(…) ANTE EL CARGO ÚNICO PRESUNTAMENTE SEÑALADO LO DESCORREMOS ASI:*
>
> *De manera respetuosa me permito dar respuesta ante el CARGO ÚNICO, señalado presuntamente incumplimiento en la prestación de servicio no*

autorizado en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada, la empresa que represento, por la supuesta infracción a los articulo 17 y 18 de la ley 336 de 1993 señalándose que dicha conducta, podrá ser sancionada bajo los criterios establecidos en el artículo 46 de la ley 336 de 1997 literal e), para lo cual de manera.

Ante este cargo ÚNICO, se dice en la resolución No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026, que en fecha 13 de octubre del año 2023, le fue realizado comparendo (ausencia total de este elemento en la imputación) al vehículo de placas TAN-157 quien se dice que para esta fecha lo estaba conduciendo conductor de la empresa EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A y quien presuntamente cometió conducta el conductor de realizar un servicio de transporte no autorizado.

Con respecto de lo anterior, es preciso indicar, que, dentro de la apertura de investigación administrativa de formulación de cargos acto administrativo No 7304 de 22-05-2026, tenemos la inexistencia de elementos probatorios que descarguen la imputación al cargo único impuesto, tales como:

1. *No, señala en la resolución de la imputación quien fue el supuesto infractor, con nombres completos, y sus apellidos completos, su respectiva cedula de ciudadanía.*

2. *No se señala en la resolución de la imputación, la dirección exacta, o lugar exacto donde se pueda inferir razonadamente que el vehículo de transporte publico estuviere cometiendo infracción a las normas de tránsito.*

3. *No existen elementos probatorios que se pueda llegar a ingerir razonadamente que el vehículo de placas TAN -157 estuviere haciendo un servicio no autorizado tal como se desprende de la resolución de investigación administrativa No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026.*

4. *La inexistencia de demostración de contratación directa del Municipio de la ciudad de Cúcuta, con la Dirección de Tránsito y transporte Seccional MECUC, en la que fueran facultados esta entidad para impartir comparendos por infracción a las normas de tránsito, por cuanto la entidad MECUC, en la ciudad de Cúcuta, es institución del Municipio encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, la entidad Dirección de Investigaciones de tránsito y transporte Terrestre debe enviarle a esta entidad superintendencia de transporte la demostración que Dirección de tránsito y transporte seccional MECUC, estaba facultada para ello, es decir que esta entidad de dirección de policía nacional MECUC, tenía suscrito convenio de contratación directa con el MUNICIPIO DE CUCUTA, a través de la Modalidad de Contratación Directa. (…)*

En la que se pudiera desprender meridianamente que se estuviere invocando la causal señalada el literal c) numeral 4 del artículo 20 de la

Ley 1150 de 2007, articulo 2.2.1.2.1.4.1 y artículo 2.2_1.2.1.4.4 del Decreto 1082 del 2015, del Convenio interadministrativo entre el Municipio de San José de Cúcuta y la Policía Nacional a través de la policía Metropolitana De Cúcuta - Seccional De Tránsito Y Transportes donde se comprometen en el ámbito de sus precisas competencias, a aunar esfuerzos, para la regulación y control del tránsito y transporte en la jurisdicción del casco urbano del Municipio de Cúcuta (Norte de Santander), propendiendo por la seguridad vial y en general por el fortalecimiento de las condiciones necesarias de movilidad y seguridad.

Obviar esta demostración por parte de la entidad investigadora, equivale a que debe prosperar la excepción de falta de legitimación por pasiva, en cabeza de quién impuso el supuesto comparendo que brilla por su ausencia en esta resolución DE CARGOS.

EXCEPCIONES:

Señor Director de investigaciones de tránsito y transporte, con base en los descargos presentados al cargo único impuesto en el acto administrativo No 7302 de fecha 22 de mayo de 2026, muy respetuosamente, me permito presentar a usted excepciones:

Prescripción o Caducidad: Se argumenta, esta excepción que se hará de tener en cuenta con el mero transcurrir del tiempo.

Falta de Competencia: Se demuestra que, la entidad MECUC, quien es una institución del Municipio de la Ciudad de Cúcuta, y de la cual es la encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, debe el funcionario encargado de esta entidad demostrarle a la Superintendencia de transporte que se encuentran legalmente habilitados bajo un CONVENIO suscrito de contratación directa con el MUNICIPIO DE CUCUTA, a través de la Modalidad de Contratación Directa.

PETICIÓN ANTE LOS CARGOS FORMULADOS:

Solicito comedidamente se declare el ARCHIVO de los cargos o, en su defecto, la aplicación del principio de proporcionalidad para que se emita una amonestación sin sanción pecuniaria alguna, de acuerdo con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA). Y en aras de no afectar económicamente a la empresa que represento debido a que con el alza de salarios, la empresa no había presupuestado un porcentaje del 23.7% y por cuanto viene cumpliendo en los pagos de salarios y su reserva prestacional, y demás accesorios de ley en favor de los trabajadores, por lo que una sanción pecuniaria resultaría más gravosa para la empresa.

(…)

NULIDAD PURA DE DERECHO.

Señor director, de manera respetuosa solicito que se despache la nulidad absoluta en derecho por considerarse que se dan los siguientes presupuestos legales:

1. *Falta de Identificación del Presunto Infractor, en el presente acto administrativo debe individualizarse con total precisión a la persona que realizo la infracción investigada, porque la ausencia de nombres, apellidos y cédula de ciudadanía genera una indeterminación del sujeto pasívo, por lo que la empresa no puede defenderse correctamente, porque la entidad investigadora ni siquiera ha definido con certeza legal contra quién fue que cometió la infracción.*

2. *Este error de la entidad, vulnera el derecho a la defensa de mi representada, ya que se le está atribuyendo una responsabilidad a alguien no se encuentra formalmente identificado en el documento del Acto administrativo de la investigación dentro de la formulación del único cargo.*

3. *Que, esta demostrado que la entidad investigadora, no sustenta dentro del acto administrativo de formulación de cargos en contra de la empresa con los elementos materiales probatorios con el cual pretende imputar el cargo único correspondiéndole la carga de la prueba, es decir la entidad investigadora debe demostrar quien fue el conductor de la empresa que cometió la falta, y dentro del acto administrativo, no se observa nombres y apellidos completos del supuesto infractor, como tampoco demuestra la dirección y lugar exacto de donde se estuviere presentando un servicio no autorizado por la empresa.*

4. *Porque el argumento de Imputar un cargo sin adjuntar ni señalar las pruebas que lo respalden la posible infracción viola el principio de necesidad de la prueba y la presunción de inocencia, y por ello este error de la entidad conlleva a que se genere una NULIDAD ABSOLUTA CONSTITUCIONAL.*

5. *No se pueden formular cargos basados en simples suposiciones abstractas gaseosas, si dentro del acto administrativo no muestra, los elementos materiales probatorios con el que pretende sustentar el cargo bajo formulación de estar prestando un servicio no autorizado, por lo que entonces el cargo carece de base legal y debe ser anulado.*

6. *Falta de Competencia de quien impone el comparendo, las autoridades de tránsito u operadores deben actuar estrictamente bajo las facultades que la ley les otorga. Porque sí la persona o el operador técnico que impuso el comparendo no demuestra la existencia de un convenio vigente de contratación directa para regular la seguridad vial, el acto está viciado por falta de competencia, porque en el derecho administrativo, las funciones públicas no se presumen deben ser bajo lo que es estipula en la ley, o se pactan en convenios interinstitucionales, porque quien ejerce la autoridad debe acreditar al que va imponer una presunta sanción, que estaba facultado para ello, pues recordemos que la ENTIDAD MECUC, es institución del Municipio*

encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, debe demostrar que estaba legitimado para ello, es decir darle a conocer a esta entidad administrativa sancionatoria, existe un título o contrato con la entidad MECUC, para ser exhibido este soporte probatorio ante la entidad Dirección de Investigaciones de tránsito y transporte Terrestre Superintendencia, para que sea válida legalmente la actuación, y no sea nula de plena nulidad (…)"

CUARTO: Mediante la resolución No.**009877 del 4 de agosto de 2026**, por el cual se ordena la apertura y cierre del periodo probatorio, y se corre traslado para alegar de conclusión, dentro del procedimiento administrativo sancionatorio. La cual comunicada mediante correo electrónico el día 05 de agosto de 2026, según consta en el Acta de Envío y Entrega de Mensaje de Datos ID No. bdd2c38c-27dc-47cc-aba8-454b04b00015@SM26, 4bef7d68-c4be-4737-9115-b3f5630bc3ae@SM26, 612d9c24-202f-4682-8e6e-94a340156ba2@SM25 y f511eba7-5ab6-46cc-8d71-d04f3523ba4c@SM26 expedida por Servicios Postales Nacionales S.A.S. 4-72.

QUINTO: Una vez notificada la resolución de apertura de investigación, el Investigado contaba con el término de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar descargos o justificaciones al igual que solicitar y aportar las pruebas que pretendía hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día **21 de agosto de 2026.**

Que, vencido el término, se consultó el sistema de gestión documental de esta Entidad, encontrando que la Investigada presentó escrito de alegatos de conclusión en contra de la Resolución No.**009877 del 4 de agosto de 2026,** mediante radicados No.20265340899602 del 19 de agosto de 2026, así:

"(…) ANTE EL CARGO ÚNICO PRESUNTAMENTE SEÑALADO LO DESCORREMOS ASI:

De manera respetuosa me permito dar respuesta ante el CARGO UNICO, señalado presuntamente incumplimiento en la prestación de servicio no autorizado en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada, la empresa que represento, por la supuesta infracción a los articulo 17 y 18 de la ley 336 de 1993 señalándose que dicha conducta, podrá ser sancionada bajo los criterios establecidos en el artículo 46 de la ley 336 de 1997 literal e), para lo cual de manera se expone cargo único.

Ante este cargo ÚNICO, se dice en la resolución No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026, que en fecha 13 de octubre del año 2023, le fue realizado comparendo (ausencia total de este elemento en la imputación) al vehículo de placas TAN-157 quien se dice que para esta fecha lo estaba conduciendo conductor de la empresa EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A y quien presuntamente cometió conducta el conductor de realizar un servicio de transporte no autorizado.

Con respecto de lo anterior, es preciso indicar, que, dentro de la apertura de investigación administrativa de formulación de cargos acto administrativo No 7304 de 22-05-2026, tenemos la inexistencia de elementos probatorios que descarguen la imputación al cargo único impuesto, tales como:

1. *No, señala en la resolución de la imputación quien fue el supuesto infractor, con nombres completos, y sus apellidos completos, su respectiva cedula de ciudadanía.*

2. *No se señala en la resolución de la imputación, la dirección exacta, o lugar exacto donde se pueda inferir razonadamente que el vehículo de transporte publico estuviere cometiendo infracción a las normas de tránsito.*

3. *No existen elementos probatorios que se pueda llegar a ingerir razonadamente que el vehículo de placas TAN -157 estuviere haciendo un servicio no autorizado tal como se desprende de la resolución de investigación administrativa No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026.*

4. *La inexistencia de demostración de contratación directa del Municipio de la ciudad de Cúcuta, con la Dirección de Tránsito y transporte Seccional MECUC, en la que fueran facultados esta entidad para impartir comparendos por infracción a las normas de tránsito, por cuanto la entidad MECUC, en la ciudad de Cúcuta, es institución del Municipio encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, la entidad Dirección de Investigaciones de tránsito y transporte Terrestre debe enviarle a esta entidad superintendencia de transporte la demostración que la Dirección de tránsito y transporte seccional MECUC, estaba facultada para ello, es decir que esta entidad de dirección de policía nacional MECUC, tenía suscrito convenio de contratación directa con el MUNICIPIO DE CUCUTA, a través de la Modalidad de Contratación Directa. (…)*

EXCEPCIONES:

Señor Director de investigaciones de tránsito y transporte, con base en los descargos presentados al cargo único impuesto en el acto administrativo No 7302 de fecha 22 de mayo de 2026, muy respetuosamente, me permito presentar a usted excepciones:

Prescripción o Caducidad: Se argumenta, esta excepción que se hará de tener en cuenta con el mero transcurrir del tiempo.

Falta de Competencia: Se demuestra que, la entidad MECUC, quien es una institución del Municipio de la Ciudad de Cúcuta, y de la cual es la encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, debe el funcionario encargado de esta entidad

demostrarle a la Superintendencia de transporte que se encuentran legalmente habilitados bajo un CONVENIO suscrito de contratación directa con el MUNICIPIO DE CUCUTA, a través de la Modalidad de Contratación Directa. (…)

Que dentro del escrito de los descargos la empresa solicito NULIDAD PURA DE DERECHO, Y LA CUAL NO HUBO PRONUNCIAMIENTO ALGUNO. Por lo que ruego al Señor director, de manera respetuosa se despache este pedimento de derecho, para no gravitar el núcleo esencial del proceso, es decir por cuanto una decisión de fondo estaría viciada de nulidad, al no atender las suplicar que se expresaron en el escrito de descargos por r considerarse que se dan los siguientes presupuestos legales:

1. Falta de Identificación del Presunto Infractor, en el presente acto administrativo debe individualizarse con total precisión a la persona que realizo la infracción investigada, porque la ausencia de nombres, apellidos y cédula de ciudadanía genera una indeterminación del sujeto pasivo, por lo que la empresa no puede defenderse correctamente, porque la entidad investigadora ni siquiera ha definido con certeza legal contra quién fue que cometió la infracción.
2. Este error de la entidad, vulnera el derecho a la defensa de mi representada, ya que se le está atribuyendo una responsabilidad a alguien no se encuentra formalmente identificado en el documento del Acto administrativo de la investigación dentro de la formulación del único cargo.
3. Que, esta demostrado que la entidad investigadora, no sustenta dentro del acto administrativo de formulación de cargos en contra de la empresa con los elementos materiales probatorios con el cual pretende imputar el cargo único correspondiéndole la carga de la prueba, es decir la entidad investigadora debe demostrar quien fue el conductor de la empresa que cometió la falta, y dentro del acto administrativo, no se observa nombres y apellidos completos del supuesto infractor, como tampoco demuestra la dirección y lugar exacto de donde se estuviere presentando un servicio no autorizado por la empresa.
4. Porque el argumento de Imputar un cargo sin adjuntar ni señalar las pruebas que lo respalden la posible infracción viola el principio de necesidad de la prueba y la presunción de inocencia, y por ello este error de la entidad conlleva a que se genere una NULIDAD ABSOLUTA CONSTITUCIONAL.
5. No se pueden formular cargos basados en simples suposiciones abstractas gaseosas, si dentro del acto administrativo no muestra, los elementos materiales probatorios con el que pretende sustentar el cargo bajo formulación de estar prestando un servicio no autorizado, por lo que entonces el cargo carece de base legal y debe ser anulado.
6. Falta de Competencia de quien impone el comparendo, las autoridades de tránsito u operadores deben actuar estrictamente bajo las facultades que la ley les otorga. Porque sí la persona o el operador técnico que impuso el comparendo no demuestra la existencia de un convenio vigente de contratación directa para regular la seguridad vial, el acto está viciado por falta de competencia, porque en el derecho administrativo, las funciones públicas no se presumen deben ser bajo lo que es estipula en la ley, o se pactan en convenios interinstitucionales, porque quien ejerce

la autoridad debe acreditar al que va imponer una presunta sanción, que estaba facultado para ello, pues recordemos que la ENTIDAD MECUC, es institución del Municipio encargada de velar por la seguridad ciudadana y el orden público en la ciudad y su área metropolitana, y para realizar o imponer comparendos por infracciones de tránsito, debe demostrar que estaba legitimado para ello, es decir darle a conocer a esta entidad administrativa sancionatoria , existe un título o contrato con la entidad MECUC, para ser exhibido este soporte probatorio ante la entidad Dirección de Investigaciones de tránsito y transporte Terrestre Superintendencia, para que sea válida legalmente la actuación, y no sea nula de plena nulidad .
7. Tampoco, puede ser de recibo que, ante el CIERRE PROBATORIO, se corra el termino para presentar los alegatos de conclusión y sea en esta etapa administrativa que la entidad superintendencia exhiban la prueba DEL COMPARENDO, no siendo lo correcto, pues se debió exhibir el comparendo junto con la RESOLUCIÓN No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026 ante los hechos facticos expuestos con motivo a la resolución en mención.

(…)

En consecuencia, se concluye que,

Que existe una Falta de Competencia y Legitimación en la causa por parte de la entidad (MECUC vs. Policía de Tránsito), ya que se argumenta que los agentes de la MECUC están adscritos constitucional y legalmente a la vigilancia del orden público y la seguridad ciudadana. Para que puedan ejercer funciones de control de tránsito y transporte en el municipio, es de carácter obligatorio la existencia y vigencia de un Convenio Interadministrativo vigente entre la Alcaldía y la Policía Nacional (Ley 769 de 2002). Al no constar dicho convenio en el expediente, el agente carece de competencia funcional

Por ende, existe una flagrante Violación al Debido Proceso (Artículo 29 Constitución Política): La autoridad de conocimiento cometió un vicio de procedimiento al omitir pronunciamiento y motivación respecto a la excepción de falta de competencia que usted radicó oportunamente. La administración pública está obligada por ley a responder y motivar jurídicamente por qué acepta o rechaza las excepciones de la defensa.

No hay lugar a dubitación laguna que existe una Indefensión por Oclusión Probatoria: Es decir al proferir una apertura de investigación administrativa tendiente a sancionatoria, es evidente que no se puede omitir ni dejar de correrle el traslado a la empresas que represento de los de elementos materiales probatorios que fundamentaron los cargos (incluyendo la prueba de la supuesta competencia del policía captor) que no fueron exhibidas, es una verdad verdadera que se debe garantizar el derecho de defensa en un Estado social y de derecho por parte de la autoridad de quien apertura cargos , omitir las garantías propias de una actuación administrativa vulnera el principio de contradicción, impidiéndole conocer y controvertir de fondo los documentos del expediente.

ARGUMENTOS JURÍDICOS DE DEFENSA
Falta de Competencia y Legitimación en la Fuente del Agente Captor (MECUC)

Hecho Probado: El Informe Único de Infracciones al Transporte (IUIT) Nro. B 54 - 001 - 000135 B fue elaborado por el agente Ismael A. Cañas A. (Placa No. 060596), adscrito orgánicamente a la Seccional de Tránsito y Transporte de la Policía Metropolitana de Cúcuta (MECUC).

Falta de Convenio: La MECUC es un cuerpo civil policial cuya misión constitucional primaria es la preservación de la seguridad ciudadana, la convivencia y el orden público general. Para que sus agentes adquieran competencia funcional en materia de control operativo de tránsito y transporte municipal, es un requisito formal sustancial, según la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), la suscripción y vigencia de un Convenio Interadministrativo con la Alcaldía del Municipio de Cúcuta.

Ausencia total Probatoria: La apertura del proceso administrativo no cuenta con el soporte documental que demuestre que a la empresa se le exhibido junto con la resolución No 7304 de fecha 22 de mayo de 2026 la existencia, alcance y vigencia de dicho convenio para la fecha de los hechos (13 de marzo de 2023). Al no obrar esta prueba, se rompe la cadena de legalidad de la investidura del agente para este caso en particular, configurando una falta de legitimación por activa que invalida la actuación en su origen.

(…)Flagrante Violación al Debido Proceso por Falta de Motivación del Acto(…)

(…)Indefensión Absoluta por Falta de Traslado Operativo de Evidencias(…)

SOLICITUDES CONCRETAS

PRIMERA: Declarar la Nulidad Absoluta de todo lo actuado a partir de la formulación del Pliego de Cargos, debido a la falta de competencia funcional del agente de la MECUC que impuso el IUIT de origen.

SEGUNDA: Subsidiariamente, declarar la nulidad por la ostensible violación al debido proceso derivada de la omisión de pronunciamiento y total falta de motivación frente a las excepciones planteadas en el radicado de descargos.

TERCERA: Decretar el Archivo Definitivo e Inmediato del expediente administrativo No. 2026874260100431E, exonerando de toda responsabilidad pecuniaria o sancionatoria a la empresa EXTRA RÁPIDO LOS MOTILONES S.A.

CUARTA: Que se tenga en cuenta la caducidad y prescripción alegada (…)"

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

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 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[4] (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,[5] 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.[6]

Así mismo, se previó que "Que en el numeral 3 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre "[tramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito. Igualmente, que en el numeral 4 del artículo 22 del Decreto 2409 del 2018 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre "[i]mponer las medidas y sanciones que correspondan a sanciones que correspondan de

---

[1] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3.
[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.
[4] Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018
[5] "**Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte.** Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.
Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."
[6] Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la ley 105 de 1993, la ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

acuerdo con la Ley, por la inobservancia de órdenes e instrucciones impartidas por la Superintendencia o de la obstrucción de su actuación administrativa, previa solicitud de explicaciones y práctica de pruebas si hay lugar a ello"[7]

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 conjunto completo, o si, por el contrario, son tan inconexos y aislados que exijan complemento informativo suficiente para que el fallador pueda formarse cabal concepto acerca del asunto objeto de su examen.

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

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

En el caso que nos ocupa este Despacho observa que no fue necesario solicitar pruebas de oficio, toda vez que las pruebas obraban en el expediente por una parte y las solicitadas a la investigada en función de que pudiera ejercer su derecho a la defensa, no fueron allegadas, por lo anterior cabe resaltar lo siguiente: "Los términos procesales "constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia". Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes."[8]

---

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

[8] Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

6.2.2 Principio de legalidad de las faltas y las sanciones

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.[9] 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.[10]

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:[11]

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.[12] Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.[13-14]

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.[15]

(iii) Sólo en la medida que se encuentren dentro de la Ley esos "elementos esenciales del tipo", puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infralegal.[16]

---

[9] 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.

[10] "**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

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

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

[13] "(…) 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

[14] "**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

[15] "(…) 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

[16] "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

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.[17]

(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte, como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.[18]

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 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 los **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.[19]

"colaboración" o complementariedad." Cfr. Pp. 42, 49 y 77

[17] Cfr. Pp. 19 a 21

[18] "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

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.[20]

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar[21] como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.[22]

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:[23]

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".[24]

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A. con NIT.890500466-3,** 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 ÚNICO:*** *Que, de conformidad con el Informe Único de Infracciones al Transporte No.B54001000135B del 13 de octubre de 2023, impuesto a la empresa de servicio público de transporte de pasajeros por carretera* ***EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A. con NIT.890500466-3****, se pudo configurar una prestación de servicio no autorizado, lo que representa*

---

[19] Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.
[20] "**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).
[21] 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.
[22] Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.
[23] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.
[24] Cfr. Ley 1537 de 2011 artículo 49 numeral 1.

una infracción a lo contemplado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1993.

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

> ***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. (…)"*

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

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,[25] con la colaboración y participación de todas las personas.[26] A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,[27] 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".[28]

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".[29]

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.[30] Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de "servicio público esencial";[31] (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;[32] (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.[33]

---

[25] Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.
[26] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.
[27] Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.
[28] Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.
[29] Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.
[30] 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.
[31] Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.
[32] Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.
[33] "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,[34] 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".[35]

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,[36] respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.[37] Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.[38]

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,[39] el Estado está llamado a intervenir con

---

[34] "(…) 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.

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

[36] "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/

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

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

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

regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa[40] (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,[41] conductores[42] y otros sujetos que intervienen en la actividad,[43] que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,[44] 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".[45]

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".[46]

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".[47] El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así: "[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no 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."[48]

---

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.

[40] "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.

[41] V.gr. Reglamentos técnicos.

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

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

[44] "[…] 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.

[45] 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).

[46] Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

[47] Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29.

[48] Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3.

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".[49]

(ii) De otro lado, en la legislación procesal se previó que "[i]ncumbe a las partes probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen."[50]

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.[51] 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".[52]

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".[53]

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 el fundamento de esta investigación, es un documento público que goza de presunción de autenticidad, por consiguiente, es prueba

[49] Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.
[50] Cfr. Código General del Proceso artículo 167.
[51] "(…) cada parte soporta en el proceso la carga de probar los presupuestos de la norma, que prevé el efecto jurídico favorable para dicha parte. De cualquier manera, que deba entenderse tal criterio para la distribución de la carga de la prueba". Cfr. MICHELLI, Gian Antonio. "La Carga de la Prueba". Ed TEMIS. 2004. Pag.57
[52] Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998.
[53] Cfr. PEYRANO, Jorge W. La Carga de la Prueba. XXXIV Congreso Colombiano de Derecho Procesal. Instituto Colombiano de Derecho Procesal. Septiembre 11-13 de 2013. Medellín. Ed. Universidad Libre. Pág.959.

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. (…)".[54]

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba[55] conforme al cual "no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso",[56] el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.[57]

7.3.1. Por presuntamente presta un servicio no autorizado en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con la Resolución No.**7304 del 22 de mayo de 2026** esta Dirección inició proceso administrativo sancionatorio en contra de la empresa **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A. con NIT.890500466-3,** por la presunta prestación de un servicio no autorizado, lo que representa una infracción a lo contemplado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1993, lo cual se encuadra en la conducta prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Que de conformidad con el Informe Único de Infracciones al Transporte No.**B54001000135B del 13 de octubre de 2023,** impuesto al vehículo de placa **TAN157**, vinculado a la empresa **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A. con NIT.890500466-3**, se tiene que "Vehículo realiza un tránsito no autorizado sale con ruta de terminal, Cúcuta – Pamplona planilla de viaje # CP 01544979 el cual se desvía recogiendo pasajeros en el aeropuerto a la señora María Leonor Falla de Roa, familia CC 27785881, anexo planilla de viaje y boleta 4807480 (…)".

Respecto de los descargos y alegatos presentados por la empresa investigada, el Despacho procederá a pronunciarse en los siguientes términos:

1. **Sobre la inexistencia de elementos probatorios que sustenten el cargo**

[54] Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.
[55] "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.
[56] Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.
[57] "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.

La investigada sostiene que en el acto administrativo No7304 de 22-09-2026, se tiene la inexistencia de elementos probatorios que sustentaban la presunta infracción, circunstancia que, a su juicio, vulneró sus derechos de defensa y debido proceso.

Al respecto, debe precisarse que, si bien al momento de la apertura de la investigación no se efectuó el traslado del expediente en los términos inicialmente pretendidos por la investigada, lo cierto es que durante el trámite de la actuación administrativa la misma tuvo oportunidad de conocer el material probatorio que sustentaba la investigación, toda vez que se le dio traslado del expediente y de las pruebas obrantes en este, tanto durante la etapa probatoria como con ocasión del cierre del período probatorio.

En ese sentido, no se advierte que la investigada haya quedado en una situación de indefensión material, pues contó con oportunidades procesales para conocer el contenido de la actuación, pronunciarse respecto de las pruebas recaudadas, controvertirlas y ejercer su derecho de defensa antes de la adopción de la decisión definitiva.

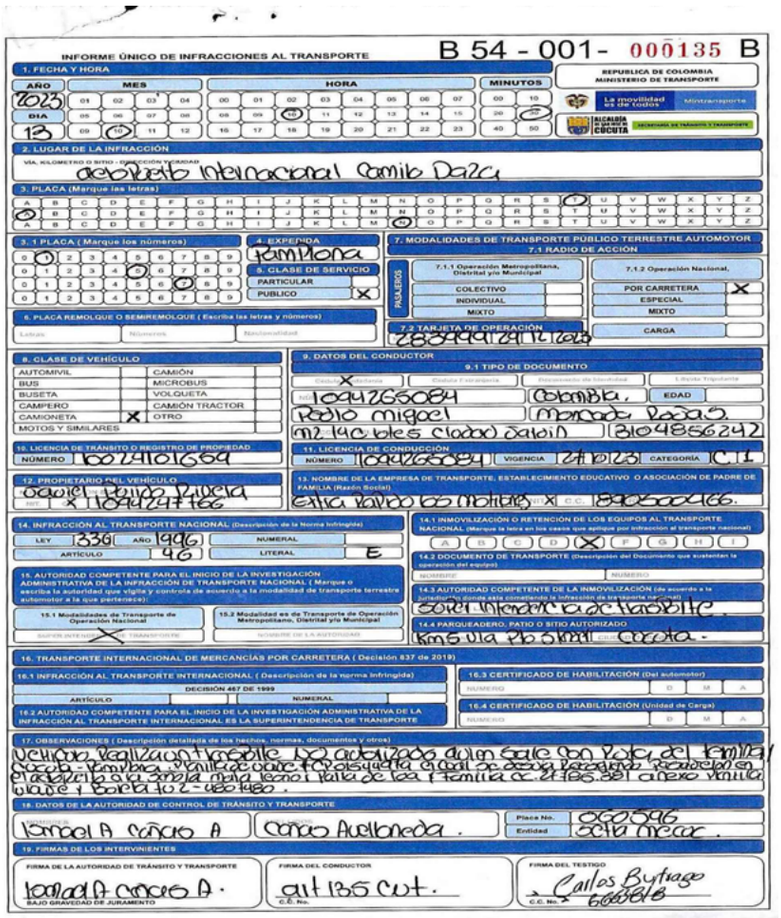
Por consiguiente, la circunstancia alegada no permite, por sí sola, concluir que se haya configurado una vulneración sustancial del debido proceso, máxime cuando el procedimiento garantizó posteriormente el acceso al expediente y el conocimiento del material probatorio que sirvió de fundamento para la investigación.

Así las cosas, el argumento relacionado con la inexistencia o desconocimiento de los elementos probatorios no está llamado a prosperar, en tanto la investigada tuvo conocimiento oportuno del material que obraba en el expediente y contó con la posibilidad efectiva de ejercer contradicción y defensa frente al mismo.

2. **Sobre la falta de identificación del supuesto infractor y del lugar de los hechos**

La investigada sostiene que en el acto de formulación de cargos no se individualizó adecuadamente al presunto infractor, ni se indicó el lugar exacto en el que habrían ocurrido los hechos, circunstancia que, en su criterio, le habría impedido ejercer adecuadamente su derecho de defensa.

Frente a este planteamiento, debe señalarse que tales circunstancias se encuentran consignadas en el Informe Único de Infracción al Transporte **No.B54001000135B del 13 de octubre de 2023**, documento en el cual se registra la identificación del conductor involucrado, así como el lugar y la fecha en que ocurrieron los hechos objeto de investigación.



INFORME ÚNICO DE INFRACCIONES AL TRANSPORTE B 54 - 001- 000135 B

IUIT. Informe Único de Infracción al Transporte –B54001000135B del 13 de octubre de 2023

Ahora bien, debe tenerse en cuenta que dicho informe hizo parte del expediente administrativo y fue puesto en conocimiento de la empresa investigada durante el trámite de la actuación, particularmente con ocasión del acto de apertura de la investigación y del cierre del período probatorio, oportunidades en las cuales la investigada tuvo acceso al material que sustentaba la actuación administrativa.

En consecuencia, no resulta de recibo afirmar que la empresa desconocía las circunstancias relevantes de la conducta investigada, pues tuvo conocimiento del IUIT y, por tanto, de la identificación del conductor, el lugar y la fecha de los hechos, contando con los elementos materiales necesarios para ejercer su derecho de defensa y contradicción.

Así, aun cuando la investigada cuestione la forma en que fueron expuestas dichas circunstancias en el acto de formulación de cargos, lo cierto es que la información necesaria para conocer la conducta objeto de investigación se encontraba contenida en el IUIT y fue oportunamente puesta a disposición de la empresa dentro del trámite administrativo.

Por lo anterior, no se evidencia una afectación real y efectiva del derecho de defensa, toda vez que la investigada conoció los elementos materiales que sustentaban la actuación y contó con la posibilidad de controvertirlos, razón por

la cual los argumentos relativos a la falta de identificación del infractor y del lugar de los hechos no están llamados a prosperar.

3. Sobre la competencia de la autoridad que realizó el procedimiento en vía y la competencia de la Superintendencia de Transporte

La investigada cuestiona la competencia de la autoridad que realizó el procedimiento de control en vía, al considerar que no se encontraba acreditada la facultad de la Policía Metropolitana de Cúcuta – MECUC para imponer el correspondiente informe de infracción al transporte, señalando que debía demostrarse la existencia de un convenio con el Municipio de Cúcuta que habilitara a dicha autoridad para ejercer funciones de control.

Frente a este planteamiento, resulta necesario diferenciar las competencias atribuidas por el ordenamiento jurídico a las autoridades de tránsito que realizan actividades de control en vía, de aquellas asignadas a la Superintendencia de Transporte en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control.

En primer lugar, el artículo 3 de la Ley 769 de 2002 reconoce como autoridades de tránsito, entre otras, a la Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte, así como a la Superintendencia de Transporte. La misma disposición establece que la facultad de autoridad de tránsito otorgada a los cuerpos especializados de la Policía Nacional se ejerce como una competencia a prevención.

De igual manera, el Código Nacional de Tránsito atribuye a la Policía Nacional, a través de sus cuerpos especializados, funciones relacionadas con el control y aplicación de las normas de tránsito, particularmente en las carreteras nacionales, sin perjuicio de las competencias atribuidas a las demás autoridades que integran el sistema.

Por consiguiente, la intervención de la autoridad policial en actividades de control en vía no resulta, en principio, incompatible con la posterior actuación administrativa de la Superintendencia de Transporte, pues se trata de competencias que operan en momentos y con finalidades diferentes dentro del sistema de tránsito y transporte.

En efecto, mientras la autoridad de tránsito que realiza el procedimiento en vía tiene a su cargo las funciones propias del control operativo y la constatación de hechos ocurridos durante la prestación del servicio, la Superintendencia de Transporte ejerce una función administrativa de inspección, vigilancia y control respecto de las empresas sometidas a su supervisión.

En este último aspecto, el artículo 4 del Decreto 2409 de 2018 establece que la Superintendencia de Transporte ejerce las funciones de vigilancia, inspección y control que corresponden al Presidente de la República en materia de tránsito, transporte y su infraestructura, comprendiendo, entre otras, la inspección, vigilancia y control de la aplicación y cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte y la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte.

A su vez, el artículo 5 del mismo decreto faculta a la entidad para vigilar, inspeccionar y controlar el cumplimiento de las disposiciones que regulan la debida prestación del servicio público de transporte, así como para realizar visitas de inspección, decretar y practicar pruebas y ejercer las demás actuaciones necesarias para verificar el cumplimiento de las disposiciones cuyo control le corresponde. De manera específica, el artículo 20 atribuye al Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre funciones de inspección, vigilancia y control sobre la prestación del servicio público de transporte y la aplicación de las normas de tránsito, así como la facultad de imponer las medidas y sanciones correspondientes.

En ese contexto, la competencia de esta Superintendencia para adelantar la presente investigación no depende de la existencia de un convenio celebrado entre la Policía Nacional y el Municipio de Cúcuta, pues su fundamento competencial proviene directamente de la Constitución, la ley y las disposiciones que regulan la estructura y funciones de la Superintendencia de Transporte.

Por tanto, debe distinguirse entre: (i) la competencia de la autoridad que efectuó el procedimiento de control en vía y elaboró el correspondiente IUIT, y (ii) la competencia administrativa de esta Superintendencia para ejercer inspección, vigilancia y control sobre la empresa investigada y, de ser procedente, adelantar la correspondiente actuación sancionatoria.

Así las cosas, aun cuando la investigada cuestiona las facultades de la autoridad policial que intervino en vía, tal planteamiento no demuestra, por sí mismo, la falta de competencia de esta Superintendencia para conocer y decidir la presente actuación administrativa. La competencia de esta entidad frente a la empresa investigada se encuentra determinada por su condición de prestadora del servicio público de transporte y por las funciones legales de inspección, vigilancia y control que le han sido atribuidas.

Finalmente, debe precisarse que el reconocimiento de la competencia de la autoridad que realizó el procedimiento en vía no implica conferir al IUIT un carácter probatorio absoluto o incontrovertible. Su contenido deberá ser valorado conjuntamente con los demás elementos que obren en el expediente, de conformidad con las reglas del debido proceso, la contradicción probatoria y los principios que rigen la potestad administrativa sancionatoria.

En consecuencia, el argumento dirigido a cuestionar la competencia de la Superintendencia de Transporte para adelantar la presente investigación no está llamado a prosperar,.

4. **Sobre la presunta prescripción o caducidad de la facultad sancionatoria**

La investigada planteó como excepción la prescripción o caducidad de la facultad sancionatoria. Al respecto, debe precisarse que, para efectos del ejercicio de la potestad sancionatoria administrativa, la figura aplicable es la caducidad de la facultad sancionatoria, prevista en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011, disposición que establece un término de tres (3) años para que la Administración ejerza dicha facultad.

En el presente caso, se tiene que los hechos que dieron origen a la actuación administrativa se encuentran consignados en el Informe Único de Infracción al Transporte – IUIT No**.B54001000135B del 13 de octubre de 2023**. En consecuencia, el término de tres (3) años debe contabilizarse a partir de dicha fecha.

Así las cosas, entre el **13 de octubre de 2023** y la fecha de la presente decisión no han transcurrido los tres (3) años establecidos en el artículo 52 del CPACA, término que solo se cumpliría el **13 de octubre de 2026**.

Por consiguiente, a la fecha de la presente decisión la facultad sancionatoria de la Administración se encuentra vigente, sin que pueda predicarse la configuración de la caducidad alegada por la investigada.

En consecuencia, esta Superintendencia se encuentra facultada para continuar con la actuación administrativa y adoptar la decisión que en derecho corresponda.

5. Sobre la presunta prestación de un servicio no autorizado

En el presente caso, resulta relevante precisar las circunstancias concretas que dieron origen a la actuación administrativa, toda vez que el Informe Único de Infracción al Transporte – IUIT No.**B54001000135B del 13 de octubre de 2023** señala expresamente que el vehículo investigado realizó un tránsito no autorizado, indicando que el automotor salió de la terminal con destino Cúcuta–Pamplona, amparado en la planilla de viaje No. CP 01544979, y que posteriormente se desvió hacia el aeropuerto, lugar en el cual procedió a recoger a la señora María Leonor Falla de Roa, identificada con cédula de ciudadanía No. 27.785.881.

De igual manera, el agente dejó consignado como soporte de lo observado la respectiva planilla de viaje, documentos que fueron incorporados a la actuación administrativa. Así:


EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A.

PLANILLA DE VIAJE No.: CP01844879

FECHA: 2023.10.13 No. INTERNO 322 PLACA No.: TAN-157 LINEA: CAMIONETA

PROPIETARIO: ARLEY JAVIER PULIDO

CONDUCTOR: PEDRO MIGUEL MONCADA

VIAJE DE: CUCUTA A PAMPLONA HORA: 09:00AM

PUESTO	PASAJERO	DESTINO	VALOR	PUESTO	PASAJERO	DESTINO	VALOR

TKN

FONDO REP. 3,000

OFICINISTA: OSCAR YEBID ESTUPIÑAN ESTUPIÑA

CONDUCTOR: PEDRO MIGUEL MONCADA ROJAS

SEGURO 0

SUBT. ADMON 21,000

TOTAL ADMON 34,200

Sistema Web Alcoholimetría

TERMINAL DE TRANSPORTES DE CUCUTA

CONSULTORIO DE CUCUTA

4807480

TAN157

IUIT. Anexos del Informe Único de Infracción al Transporte –B54001000135B del 13 de octubre de 2023

Ahora bien, de conformidad con el artículo 2.2.1.4.3 del Decreto 1079 de 2015, el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera se presta para el traslado de pasajeros en una ruta legalmente autorizada. A su vez, el régimen aplicable establece que las empresas habilitadas deben sujetarse a las condiciones bajo las cuales les fue autorizado el servicio.

En ese sentido, la circunstancia descrita en el IUIT debe analizarse no solamente a partir de la existencia de una planilla que amparaba el recorrido Cúcuta–Pamplona, sino también respecto de la conducta efectivamente desarrollada por el vehículo durante el desplazamiento.

En efecto, el informe no se limita a señalar de manera genérica que el vehículo se encontraba fuera de ruta, sino que describe una circunstancia concreta: el automotor, después de salir de la terminal de Cúcuta con destino a Pamplona, se desvió hacia el aeropuerto y recogió allí a una pasajera, actuación que, según lo consignado por el agente, constituía un tránsito diferente al autorizado en la documentación que portaba el vehículo.

Al respecto, debe señalarse que la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera no constituye una actividad que pueda desarrollarse de manera libre por parte de las empresas habilitadas, pues se encuentra sometida a las condiciones establecidas por la autoridad competente.

En efecto, el numeral 7 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece que la prestación del servicio público de transporte se encuentra sujeta a la habilitación y a la expedición de los permisos correspondientes, de acuerdo con las rutas, horarios, frecuencias de despacho y demás condiciones autorizadas.

Al respecto la Ley 336 de 1996, el Estatuto Nacional del Transporte ha establecido los principios, la reglamentación y las sanciones a imponer en relación con la prestación del servicio de transporte. De esta manera se tiene que el artículo 16 y 18 de la citada Ley, regula lo relacionado con la prestación de servicios no autorizados, veamos:

> *"(...)* ***Articulo 16.-*** *De conformidad con lo establecido por el artículo 3,numeral 7 de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o áreas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional. (...)" (subrayado fuera del texto)*
>
> *"(...)*
>
> ***Artículo 18.*** *El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones establecidas. (...)"*

En síntesis, se considera que existe un servicio no autorizado cuando la autoridad de tránsito, una vez determina la clase de servicio al cual se encuentra matriculado el vehículo, *comprueba que el servicio que se está prestando con el mismo no cumple con las características del servicio autorizado sino de otro distinto*.

Por otro lado, es preciso señalar que la Ley 336 de 1996, como Estatuto Nacional del Transporte, establece el marco general de la prestación del servicio público de transporte, así como las condiciones bajo las cuales este debe desarrollarse. En este sentido, los artículos 16 y 18 disponen que la prestación del servicio público de transporte se encuentra sujeta a habilitación y a condiciones específicas de autorización, las cuales deben ser estrictamente cumplidas por los operadores.

Así mismo, el artículo 18 ibídem establece que el permiso es intransferible y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones establecidas, lo que implica que cualquier desviación en la forma de prestación del servicio configura un incumplimiento del régimen legal.

Por otra parte, en relación con el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, esta disposición constituye una norma sancionatoria válida, que permite imponer sanciones cuando se verifique la violación a las normas de transporte que no tengan una sanción específica previamente definida.

En ese sentido, la estructura normativa del sector transporte admite la existencia de tipos en blanco, los cuales se integran con normas de carácter reglamentario que desarrollan las obligaciones de los sujetos vigilados, sin que ello implique

vulneración del principio de legalidad, siempre que la conducta sea clara, determinable y verificable, como ocurre en el presente caso.

A su vez, el artículo el artículo 2.2.1.4.3. del Decreto 1079 de 2015, establece que: *"Servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada (…)."* Subrayado fuera de texto.

Define el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera como aquel que se presta bajo responsabilidad de una empresa legalmente constituida y debidamente habilitada, para el traslado de pasajeros en una **ruta legalmente autorizada**.

De esta manera, la habilitación de una empresa para prestar el servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera no comporta una autorización general e ilimitada para operar en cualquier recorrido, sino que el ejercicio de dicha actividad debe sujetarse a las condiciones y rutas autorizadas por la autoridad competente.

En el presente asunto se encuentra acreditado que la empresa **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A.** se encuentra habilitada para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera. Por tanto, se encontraba obligada a desarrollar la actividad bajo las condiciones propias de su habilitación y dentro de las rutas legalmente autorizadas.

Ahora bien, para establecer la **responsabilidad administrativa de la investigada** no basta con acreditar su condición de empresa habilitada ni la existencia de una autorización determinada. Es necesario establecer, a partir del material probatorio incorporado al expediente, que en el caso concreto se produjo efectivamente la prestación de un servicio por fuera de la ruta autorizada y que dicha conducta puede ser jurídicamente atribuida a la empresa investigada.

En este sentido, el Informe Único de Infracción al Transporte – IUIT No.**B54001000135B del 13 de octubre de 2023** constituye uno de los elementos probatorios relevantes para establecer las circunstancias en que se produjo el procedimiento de control. Al tratarse de un documento elaborado por una autoridad en ejercicio de sus funciones, goza de la presunción de autenticidad que corresponde a los documentos públicos; sin embargo, dicha circunstancia no significa que su contenido deba ser tenido como una verdad incontrovertible ni que releve a la Administración de efectuar la correspondiente valoración probatoria.

Por el contrario, corresponde a esta Superintendencia analizar el contenido del IUIT conjuntamente con los demás elementos obrantes en el expediente, determinando si de ellos se desprende, con el grado de certeza requerido para imponer una sanción administrativa, que el vehículo vinculado a la empresa efectivamente se encontraba prestando un servicio por una ruta diferente a la

autorizada y, especialmente, que dicha circunstancia permite atribuir responsabilidad a la empresa investigada.

Así las cosas, el análisis de fondo debe concentrarse en establecer la correspondencia entre la ruta autorizada a la empresa, la ruta que presuntamente se encontraba realizando el vehículo al momento del procedimiento y las circunstancias concretas consignadas por el agente en el IUIT, pues únicamente a partir de esa confrontación será posible determinar si se configuró la prestación de un servicio no autorizado.

En consecuencia, si del conjunto probatorio se encuentra debidamente acreditado que el vehículo vinculado a la empresa se encontraba prestando el servicio en una ruta distinta de aquella autorizada, se tendría por configurado el incumplimiento de las condiciones bajo las cuales fue otorgada la habilitación. Por el contrario, si existen inconsistencias, vacíos o elementos que generen una duda razonable respecto de la ruta efectivamente prestada, dicha circunstancia deberá ser valorada en favor de la investigada, en aplicación de las garantías propias del procedimiento administrativo sancionatorio. De esta manera la empresa investigada no allego elementos materiales probatorios suficiente que pudieran controvertir el IUIT .

6. Frente a la solicitud de imponer amonestación

El artículo 45 de la Ley 336 de 1996 no establece la amonestación como requisito previo obligatorio, sino que se limita a definir su naturaleza. En consecuencia, no existe una aplicación escalonada de sanciones, siendo facultad de la autoridad administrativa determinar la medida procedente conforme a la gravedad de la conducta.

En el presente caso, se acreditó la prestación de un servicio no autorizado, en contravía de las condiciones de habilitación, lo cual constituye una infracción de relevancia que afecta la legalidad del servicio.

Por tanto, la amonestación no resulta proporcional ni suficiente, siendo procedente la imposición de una sanción económica conforme al artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

7. Sobre la solicitud de nulidad

La investigada solicita la nulidad de lo actuado, argumentando una presunta vulneración del debido proceso y de su derecho de defensa. Al respecto, no se advierte la configuración de ninguna de las causales de nulidad alegadas, toda vez que durante el trámite de la actuación la empresa tuvo conocimiento de los hechos, del material probatorio obrante en el expediente y contó con oportunidades para ejercer sus derechos de defensa y contradicción, particularmente con ocasión del traslado del expediente.

En consecuencia, al no evidenciarse una irregularidad sustancial que haya afectado las garantías procesales de la investigada, la solicitud de nulidad **no está llamada a prosperar**.

Así las cosas, este Despacho encuentra **RESPONSABILIDAD** por parte de la Investigada motivo por el cual se impondrá sanción correspondiente al **CARGO ÚNICO**, prestando un servicio no autorizado, en lo que respecta al Informe Único de Infracciones al Transporte No.**B54001000135B del 13 de octubre de 2023,** impuesto al vehículo de placa **TAN157**, sanción correspondiente, en aplicación de la normativa vigente, con la finalidad de garantizar el cumplimiento de las disposiciones regulatorias del sector transporte y proteger la legalidad del servicio público.

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".[58]

Al respecto, para el cargo investigado se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.[59] Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

8.1. DECLARAR RESPONSABLE

CARGO ÚNICO: por la vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, por la prestación de servicios no autorizados, lo cual se encuadra en la conducta prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

8.1.1. Sanciones procedentes

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

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

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

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, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad, la ausencia de aceptación expresa de la infracción, y que el **patrimonio**[60] es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo

[60]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.

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; 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** por la vulneración a las disposiciones contenidas en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, por la prestación de servicios no autorizados, lo cual se encuadra en la conducta prevista en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

De conformidad con lo previsto en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996[61], el valor de la **MULTA** a título de sanción que se impone por

el **CARGO ÚNICO** será de **CINCUENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL PESOS M/CTE ($52.780.000)** equivalente a 5.278 Unidades de Valor Básico.

La sanción fue calculada conforme a la declaración de renta del año 2023 (fecha de los hechos) que reposa en el módulo de vigilancia financiera consignada en la plataforma VIGIA

Que se debe precisar que la conducta desplegada por la empresa, se toma teniendo en cuenta que esta 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 de acuerdo con lo analizado en la parte motiva del presente acto, por lo que la seguridad de la actividad transportadora ha resultado afectada, al desplegarse la prestación de un servicio no autorizado.

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:

(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*

---

[61] *"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

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[62], de la Ley 1712 de 2014[63], el Decreto 767 de 2022[64] y normas concordantes, las entidades que conforman la administración pública en los términos establecidos en el artículo 39 de la Ley 489 de 1998[65], dentro de

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

[63] "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."

[64] 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

[65] ARTICULO 39. INTEGRACIÓN DE LA ADMINISTRACIÓN 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

los cuales se encuentran las autoridades u organismos de tránsito, deben propender porque la información sea publica, 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 empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A. con NIT.890500466-3,** de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

> Del **CARGO ÚNICO**: Por infringir la conducta contemplada en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, por la prestación de servicios no autorizados, lo cual se encuadra en la conducta prevista 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 **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A. con NIT.890500466-3,** frente a**:**

> **CARGO ÚNICO: MULTA,** por valor de **CINCUENTA Y DOS MILLONES SETECIENTOS OCHENTA MIL PESOS M/CTE ($52.780.000)** equivalente a 5.278 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

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.

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 **EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A. con NIT.890500466-3,** de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

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.

PARÁGRAFO: Que la empresa investigada, podrá allegar 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.

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

LUIS CARLOS QUINTERO PEÑA
DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE
TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

RESOLUCIÓN No 012182 DE 11 septiembre 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [10/septiembre/2026 04:40:45 p. m.]
Revisó	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [10/septiembre/2026 05:02:39 p. m.]
Aprobó	Luis Carlos Quintero Peña	luispena [11/septiembre/2026 08:42:20 a. m.]

Notificar:
EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A. con NIT.890500466-3
Representante legal o quien haga sus veces
Correo electrónico:[66] gerextrarapidolosmotilones@gmail.com , operativolosmotilones@gmail.com , operativo@extrarapidolosmotilones.com.co
Dirección: Av. 3 Nro 2 — 34 y 2 — 38. Frente al coliseo Toto. Barrio La Merced.
Cúcuta, Norte de Santander.

Apoderada:
ANA ESTHER CERQUERA ALVAREZ
Correo eletrónico: anaecerauera@qmail.com
Dirección: Avenida 4E NO, 6- 49 Edificio Centro jurídico. Of 108
Cúcuta, Norte de Santander.

Proyectó: Jeniffer Paola Vargas Diaz– Contratista DITTT
Revisó: Angela Patricia Gómez Quintana – Abogada Contratista DITTT
Revisó: Neyffer Julieth Salinas Gutiérrez – Profesional Especializado DITTT

[66] Correo autorizado por la investigada para la notificación electrónica en VIGIA

RESOLUCIÓN No 012182 DE 11 septiembre 2026

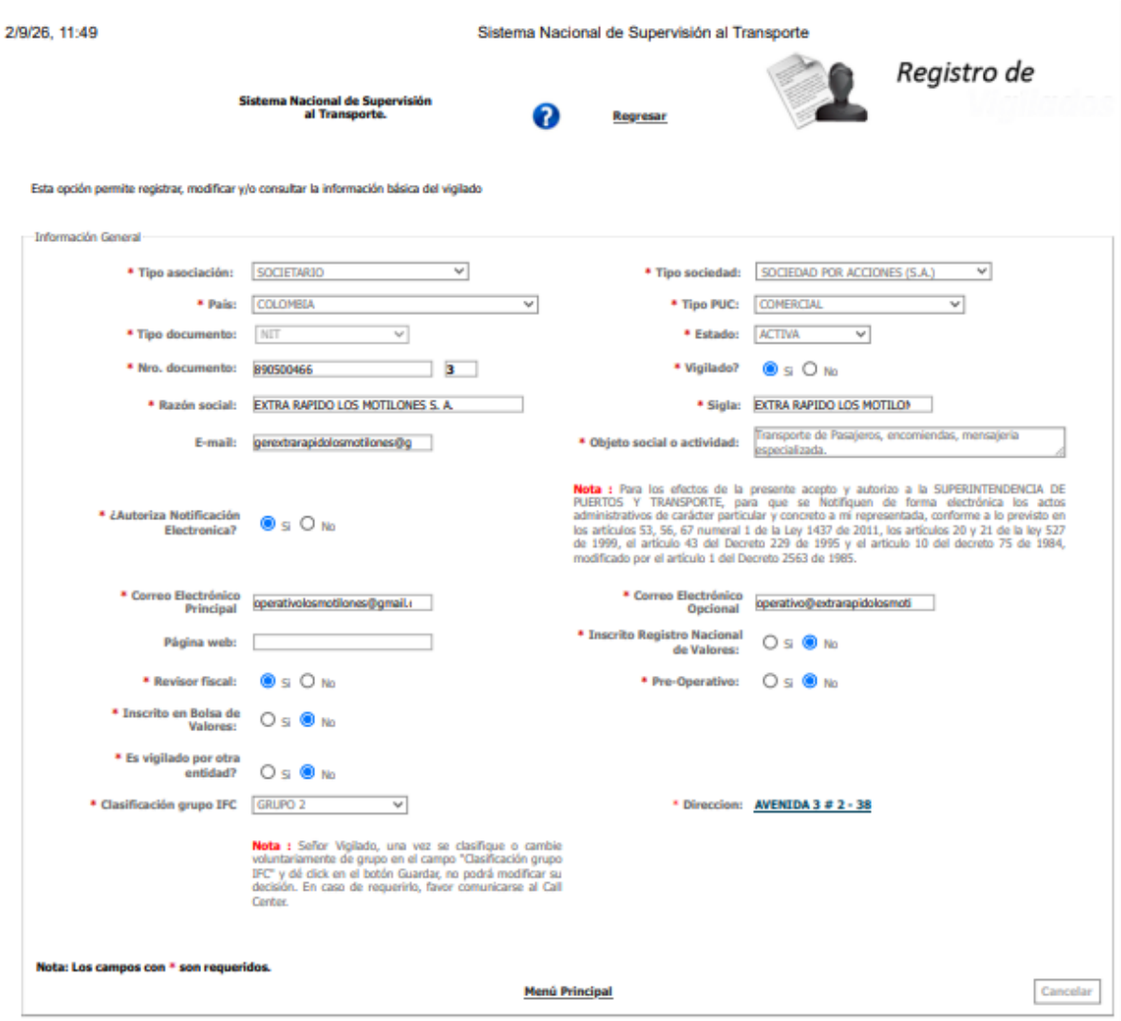
Por la cual se decide una investigación administrativa

NOTIFICACIONES

- Empresa EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S.A, Dirección: Avenida 3 No 2-32 Barrio La Merced- Cúcuta, Correo electrónico de mi representada: gerextrarapidolosmotilones@gmail.com Celular: 3124477240.

- Entidad Investigadora: Ministerio de Trabajo sede administrativa de la Ciudad de Cúcuta, Calle 16 con avenida 1-45 Edifico Strada del Barrio la PLAYA

- anaecerquera@gmail.com de la suscrita abogada, Dirección: Edificio centro jurídico oficina 108 barrio La Riviera- Cúcuta celular: 3102828575



2/9/26, 11:49 Sistema Nacional de Supervisión al Transporte

Sistema Nacional de Supervisión al Transporte. Regresar

Registro de vigilados

Esta opción permite registrar, modificar y/o consultar la información básica del vigilado

Información General

* Tipo asociación: SOCIETARIO
* Tipo sociedad: SOCIEDAD POR ACCIONES (S.A.)
* País: COLOMBIA
* Tipo PUC: COMERCIAL
* Tipo documento: NIT
* Estado: ACTIVA
* Nro. documento: 890500466 3
* Vigilado? Si No
* Razón social: EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A.
* Sigla: EXTRA RAPIDO LOS MOTILO
E-mail: gerextrarapidolosmotilones@g
* Objeto social o actividad: Transporte de Pasajeros, encomiendas, mensajeria especializada.

Nota : Para los efectos de la presente acepto y autorizo a la SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE, para que se Notifiquen de forma electrónica los actos administrativos de carácter particular y concreto a mi representada, conforme a lo previsto en los artículos 53, 56, 67 numeral 1 de la Ley 1437 de 2011, los artículos 20 y 21 de la ley 527 de 1999, el artículo 43 del Decreto 229 de 1995 y el artículo 10 del decreto 75 de 1984, modificado por el artículo 1 del Decreto 2563 de 1985.

* ¿Autoriza Notificación Electronica? Si No
* Correo Electrónico Principal: operativolosmotilones@gmail.
* Correo Electrónico Opcional: operativo@extrarapidolosmoti
Página web:
* Inscrito Registro Nacional de Valores: Si No
* Revisor fiscal: Si No
* Pre-Operativo: Si No
* Inscrito en Bolsa de Valores: Si No
* Es vigilado por otra entidad? Si No
* Clasificación grupo IFC: GRUPO 2
* Direccion: AVENIDA 3 # 2 - 38

Nota : Señor Vigilado, una vez se clasifique o cambie voluntariamente de grupo en el campo "Clasificación grupo IFC" y dé click en el botón Guardar, no podrá modificar su decisión. En caso de requerirlo, favor comunicarse al Call Center.

Nota: Los campos con * son requeridos.

Menú Principal Cancelar

PARA INFORMACIÓN DETALLADA PODRÁ COMUNICARSE A LOS TELÉFONOS 3167826273 Y 3159053249, O DIRIGIRSE A LA SEDE PRINCIPAL, UBICADA EN LA CALLE 10 NO. 4 - 38, O A TRAVÉS DE LA PÁGINA WEB https://www.cccucuta.org.co/areas/13/gobierno-corporativo

****

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

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón Social : EXTRA RAPIDO LOS MOTILONES S. A.
Nit : 890500466-3
Domicilio: Cúcuta, Norte de Santander

MATRÍCULA

Matrícula No: 1022
Fecha de matrícula: 01 de enero de 1972
Ultimo año renovado: 2026
Fecha de renovación: 11 de marzo de 2026
Grupo NIIF : GRUPO II

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal : AV 3 NRO 2-34 Y 2-38 FRENTE AL COLISEO TOTO HERNANDEZ
Barrio : LA MERCED
Municipio : Cúcuta, Norte de Santander
Correo electrónico : gerextrarapidolosmotilones@gmail.com
Teléfono comercial 1 : 5778072
Teléfono comercial 2 : 5492822
Teléfono comercial 3 : 3124477240

Dirección para notificación judicial : AV 3 NRO 2-34 Y 2-38 FRENTE AL COLISEO TOTO HERNANDEZ
Barrio : LA MERCED
Municipio : Cúcuta, Norte de Santander
Correo electrónico de notificación : gerextrarapidolosmotilones@gmail.com

El presente documento cumple todos los requisitos establecidos en el artículo 5 del Decreto Ley 019/12. Para uso exclusivo de las entidades del Estado

Página 1 de 10

CÁMARA DE COMERCIO DE CUCUTA

CERTIFICADO DE EXISTENCIA Y REPRESENTACIÓN LEGAL

Fecha expedición: 02/09/2026 - 11:58:52
Valor 0

CÓDIGO DE VERIFICACIÓN B8rv2NsGmT

Verifique el contenido y confiabilidad de este certificado, ingresando a https://siifront.confecamaras.co/cv/11 y digite el respectivo código, para que visualice la imagen generada al momento de su expedición. La verificación se puede realizar de manera ilimitada, durante 60 días calendario contados a partir de la fecha de su expedición.

La persona jurídica **SI** autorizó para recibir notificaciones personales a través del correo electrónico, de conformidad con lo establecido en los artículos 291 del Código General del Proceso y del 67 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.