

Bogotá, 26 agosto 2026.



Radicado No.: 20265330639111

Fecha: 26 agosto 2026

Señor (a) (es)
Santorini Transportes Especiales Sas
- cl 14 57 12 p 3 4 barrio puente aranda
Bogota Dc, Bogota (distrito Capital)

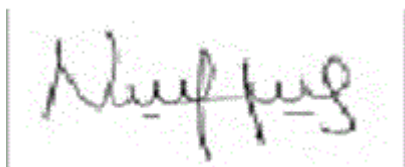
Asunto: Notificación por aviso resolución 9031.

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) **009031** de **21/07/2026** expedida por **Dirección de investigaciones de tránsito y transporte terrestre**, remitiéndose copia íntegra de ésta; 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 NOTIFICACIONES
Natalia Hoyos Semanate
Coordinadora Grupo interno de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 009031 DE 21 julio 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 y el Decreto 2409 de 2018

CONSIDERANDO

PRIMERO: Que mediante la **Resolución No. 14135 del 12 de septiembre de 2025**, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre ordenó abrir investigación administrativa y formular pliego de cargos contra la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1** —en adelante, la Investigada—, con el fin de determinar si presuntamente vulneró las disposiciones contenidas en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente en los artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, 2.2.1.6.3.6 y el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017, por la presunta prestación de un servicio no autorizado, en una modalidad diferente a aquella para la cual fue habilitada, conducta que fue subsumida en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que, la Resolución de apertura fue notificada por aviso el día 09 de octubre de 2025, de acuerdo con la certificación de entrega No.RA541860643CO expedida por la empresa de Servicios Postales Nacionales S.A. 4/72.

2.1 Teniendo en cuenta que en el **ARTÍCULO 6** de la Resolución No.14135 de 12 de septiembre de 2025, 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: Que, 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 notificación¹ del acto administrativo para presentar descargos, solicitar y aportar las pruebas que pretendiera hacer valer dentro del proceso, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, término que venció el día 4 de noviembre de 2025.

CUARTO: Que, una vez vencido el término legal otorgado, se consultaron las bases de gestión documental de la Entidad, encontrando que la Investigada presentó escrito de descargos mediante radicado No. **20255341096062** el día **14 de octubre de 2025**, estando dentro del término señalado por la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte.

¹ Mediante Resolución No. 15855 del 02/10/2025 la Supertransporte informo que con ocasión de la celebración Institucional del "Día de la familia" el día 03 de octubre esta fecha no será considerada día hábil para efectos de la presente investigación.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

4.1. Que la empresa investigada señale los siguientes argumentos en su escrito de descargos:

(...)

1. ERROR EN EL SUJETO.

El vehículo de placas TGM-309 – Nunca ha hecho parte de nuestro parque automotor. Se presenta un error en el sujeto por cuanto se debe investigar a la empresa que se indilga en el formato IUIT pues mi representada se identifica comercialmente como SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S NIT. 901504393-1 y NO SANTORINI con NIT 0000 Los cargos también deben gozar de certeza, de lo contrario los supuestos, conjeturas, presunciones, creencias y las sospechas del investigador son nulos; En conclusión, los fundamentos para formular los cargos deben ser claros, ciertos, específicos, determinados, concretos, suficientes y precisos en relación a la ley, decreto o código vulnerado. Por todo lo anterior la investigación que nos ocupa presenta una INDEBIDA FORMULACION DE CARGOS AL SUJETO .

(...)

2. Indebida formulación de los cargos

La indebida formulación de los cargos, lo hace nulo e insubsanable, ya que la Supertransporte, resuelve abrir investigación solo por la violación a lo establecido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, cuando es claro que la investigación señala dos literales presuntamente violados en el Informe de Infracción No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023, el agente de tránsito señala que la norma supuestamente transgredida es el artículo 49 L, e) de la Ley 336 de 1996.

Argumentos comunes

1. Inaplicabilidad del literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996

Dicha disposición no puede aplicarse al presente caso, debido a que tuvo origen en una norma de rango legal que hace remisión al “tipo en blanco o abierto” contenido en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, ya que no está especificando ni indicando quien comete la conducta, ni en qué circunstancias, ni detalla cuales son los verbos rectores de la conducta presuntamente vulnerada por la investigada. En conclusión, los fundamentos para formular los cargos deben ser Determinables, claros, ciertos, específicos, determinados, concretos, suficientes y precisos en relación a la ley, decreto o código vulnerado.

1.1. Remisión a una norma en blanco - LITERAL E) ARTÍCULO 46 LEY 336

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Si se relega todo el ámbito factico a una norma en blanco genera duda respecto del principio de legalidad (existe una absoluta ausencia de concreción del supuesto hecho), esta tipificación de los hechos dada su manifiesta incompatibilidad con el principio de legalidad resulta a todas luces inadmisibile. Por otra parte, la remisión a normas de rango distinto para la integración del supuesto hecho que se pretende sancionar, sobre todo cuando emanan de autoridades administrativas, vulnera el principio de reserva legal. Si la remisión tiene como destinatarias disposiciones de rango inferior a la ley, de modo que se ponen en cuestión el fundamento democrático y de división de poderes del principio de legalidad.

2. Falta de Tipicidad

La investigación se fundamenta en el artículo 26 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 2.2.1.6.3.3. Modificado por el artículo 8 del Decreto 431 de 2017, y los artículos 2 y 10 de la Resolución 6652 de 2019, sin que ninguna de estas disposiciones tipifique una conducta, o el sujeto destinatario de la investigación y otras ni siquiera tienen el alcance de ley.

2.1 ANALISIS DE TIPICIDAD DE LA CONDUCTA ENDILIGADA.

Norma	Que dice	Análisis
Artículo 26 de la Ley 336 de 1996	ARTÍCULO 26.-Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.	No establece sanciones. No tipifica ninguna conducta. No determina sujeto a sancionar Solo indica que los vehículos deben portar documentos, sin indicar cuales ni establece sanciones en caso de no portarlos.
2.2.1.6.3.3. Modificado por el artículo 8 del Decreto 431 de 2017	ARTÍCULO 2.2.1.6.3.3. Extracto del contrato. Durante toda la prestación del servicio, el conductor del vehículo deberá portar el extracto del contrato, el cual deberá expedirse conforme la regulación que expida el Ministerio de Transporte.	No establece sanciones. No tipifica ninguna conducta. No determina sujeto a sancionar. No es una ley. Solo indica que los vehículos deben portar documentos, sin indicar cuales ni establece sanciones en caso de no portarlos. portarlos.
Artículos 2 y 10 de la Resolución 6652 de 2019	ARTÍCULO 2o. FORMATO ÚNICO DE EXTRACTO DEL CONTRATO (FUEC). Es el documento de transporte que debe expedir la empresa de transporte legalmente habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, a los vehículos propios, vinculados y en convenio, el momento el conductor del vehículo durante la prestación del servicio	No establece sanciones. No tipifica ninguna conducta. No determina sujeto a sancionar. No es una ley.

(...)

2.2 VIOLACION AL PRINCIPIO DE LEGALIDAD DE LAS FALTAS

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.¹² 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 250002324000200600937 01, analizó la procedibilidad de la imposición de sanciones a los vigilados que incumplan las instrucciones expedidas por una superintendencia, así:

"La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga 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 reglamentos, órdenes y demás instructivos necesarios para asegurar que tales actividades respondan a los fines de interés público.

La facultad de policía administrativa, que es como se conoce ese poder de supervisión y control a cargo del Estado, no precisa de la existencia de leyes y reglas ad hoc o híper detallados, 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."

Medio de Prueba Ilegal o Ilícito – Usurpación de facultades al interrogar a los pasajeros Medio de prueba Ineficaz - Causal de nulidad que afecta la investigación administrativa

Extralimitación de funciones del Agente

Se evidencia que en el diligenciamiento de la casilla 17 del IUIT el agente se subrogó facultades de Juez y/o fiscal al interrogar a los pasajeros sobre su nombre, cédula, valor del transporte, etc, por lo tanto, extralimitó sus funciones, configurándose una presunta falta disciplinaria (Artículo 35, Ley 732 de 2002), así mismo se restringió la libertad de los pasajeros en comento (Art. 28 Constitución Política) y la intimidad personal (Art. 15 Constitución Política). Entonces, como el recaudo de la declaración de los pasajeros fue ilegal o ilícito, el IUIT corre la misma suerte de acuerdo con la teoría del fruto del árbol envenenado, de manera que el informe (IUIT) diligenciado por el agente también es ilícito o ilegal. Se debe tener en cuenta que los datos de los pasajeros no se conocieron de forma automática, sino que fueron obtenidos con ocasión al interrogatorio del agente. Limitaciones del Agente – Falta de competencia para Interrogar El agente solo está facultado para solicitar al conductor, los documentos que sustentan la operación del Vehículo de servicio de transporte público y diligenciar el IUIT, de lo contrario entraría a Usurpar facultades propias de la fiscalía general de la Nación, Jueces y Magistrados al interrogar a la pasajera.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

(...)

Exclusión de la prueba ilícita

En el presente caso el investigador introdujo en el juicio material probatorio un informe de infracción de tránsito creado por el agente de tránsito sin atender a las normas procesales Administrativas y constitucionales (yerro de garantía), por lo tanto la prueba es ilegal o ilícita porque no debió ser valorada (Nula de Pleno derecho), en efecto es ineficaz. La prueba ilícita debe ser excluida del conjunto de medios de convicción obrantes en la investigación, sin que puedan exponerse argumentos justificantes para incorporarla.

Falta de incorporación de la declaración de los pasajeros

En el expediente no obra declaración de los pasajeros mencionada en la casilla 17 del IUIT, ya que esta no fue solicitada por la vigilada, decretada de oficio por el investigador, practicada, incorporada y debidamente valorada para tenerla en cuenta en la declaración de responsabilidad. La mera declaración de los pasajeros no puede considerarse una fuente de prueba o prueba testimonial, ya que no fue objeto de contradicción y oposición, además de ser una prueba ilícita o ilegal como se expresó anteriormente.

3. Aplicación art. 46 ley 336 de 1996 - amonestación como sanción.

Esa entidad debe dar aplicación a lo establecido en el artículo 45 de la ley 336 de 1996, en el sentido de aplicar inicialmente como sanción, la AMONESTACIÓN y solo de manera subsidiaria aplicar la MULTA, en efecto el mismo Ministerio de Transporte, en el Concepto MT 20101340224991 y se transcribe a continuación, señala la obligatoriedad de aplicar en primera instancia la sanción de AMONESTACIÓN.

(...)

QUINTO: Mediante **Resolución No. 17267 del 24 de noviembre de 2025**, comunicada el día 02 de diciembre de 2025, según certificación de notificación por aviso con guía No. RA547529783CO expedida por Servicios Postales Nacionales 4-72, se ordenó la apertura y el cierre del período probatorio y se corrió traslado para alegar de conclusión dentro del presente proceso.

5.1 Una vez culminada la etapa probatoria, se otorgó a la parte investigada un término de diez (10) días hábiles contados a partir del día siguiente a la fecha de la comunicación del acto administrativo, para la presentación de alegatos de conclusión, conforme a lo dispuesto en el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011. Dicho término venció el día **18 de diciembre de 2025.**

SEXTO: Que, una vez consultadas las bases de gestión documental de la Entidad y revisado el expediente administrativo, se evidenció que la investigada

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

presentó escrito de alegatos de conclusión mediante radicado No. 20255341391152 del 15 de diciembre de 2025, en el cual reiteró y ratificó los argumentos de defensa expuestos en su escrito de descargos. En consecuencia, esta Dirección se abstendrá de transcribirlos nuevamente, por cuanto ya fueron incorporados al expediente y serán objeto del correspondiente análisis en la presente decisión.

SÉPTIMO: Agotadas las etapas previstas en el procedimiento aplicable a este tipo de actuaciones administrativas, este Despacho procede a verificar la regularidad del trámite adelantado. En ese sentido, se establece que la Superintendencia de Transporte es competente para conocer de la presente investigación administrativa. En virtud de lo siguiente:

7.1 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.²

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 delegación³ 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,⁴ 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 Supertransporte⁵ (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,⁶ 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.⁷

² Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3.

³ Al amparo de lo previsto en los artículos 189 numeral 22 y 365 de la Constitución Política de Colombia: "Artículo 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."

"Artículo 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."

⁴ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

⁵ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018.

⁶ "Artículo 10.- 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."

⁷ 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.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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 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"*⁸

7.2. Regularidad del procedimiento administrativo

7.2.1. 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.

⁸ 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.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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 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.”⁹

7.2.2. 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 2019.¹⁰ 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.¹¹

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones:¹²

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.¹³ Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.¹⁴⁻¹⁵

⁹ Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

¹⁰ 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.

¹¹ **“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

¹² “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**”. (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹³ **“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

¹⁴ “(...) 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

¹⁵ **“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

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

b) Lo segundo se manifiesta en que los “elementos esenciales del tipo” deben estar en la ley, particularmente la descripción de la conducta o del comportamiento que da lugar a la aplicación de la sanción y la determinación de la sanción, incluyendo el término o la cuantía de la misma.¹⁶

(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.¹⁷

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.¹⁸

(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.¹⁹

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 250002324000200600937 01, analizó la procedibilidad de la imposición de sanciones a los vigilados que incumplan las instrucciones expedidas por una superintendencia, así:

“La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga 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 reglamentos, órdenes y demás instructivos necesarios para asegurar que tales actividades respondan a los fines de interés público.

La facultad de policía administrativa, que es como se conoce ese poder de supervisión y control a cargo del Estado, no precisa de la existencia de leyes y

¹⁶ “(...) 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

¹⁷ “No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan la definición de la infracción o de la sanción prevista en la ley en manos de la autoridad administrativa. **En cuanto a la posibilidad del reenvío normativo a decretos reglamentarios, corresponde al legislador delimitar el contenido de la sanción a través de la configuración de los elementos estructurales del tipo**, por lo que la remisión a la norma reglamentaria debe permitir su cumplida ejecución. En tales casos, el contenido de la ley estará referido al núcleo esencial de la materia reservada, de manera que el reglamento se limite a desarrollar, complementar y precisar lo que ya ha sido de manera expresa contemplado en la ley. Es aquí donde el reglamento cumple una función de “colaboración” o complementariedad.” Cfr. Pp. 42, 49 y 77

¹⁸ Cfr. Pp. 19 a 21

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

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

reglas ad hoc o híperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de normas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente."

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

En el **CARGO UNICO** 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.²⁰

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías del Investigado en la etapa probatoria, en la medida en 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.²¹

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²² como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.²³

OCTAVO: 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:²⁴

²⁰ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

²¹ "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).

²² 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 ante 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.

²³ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

²⁴ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

8.1. 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".²⁵

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado corresponde a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1**, a quien se le abrió investigación administrativa, objeto de la presente decisión.

8.2. 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 IUIT No.1015399893 del 30/12/2023, impuesto al vehículo de placas TGM409 impuesto por la policía Nacional, vinculado a la empresa SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S con **NIT.901504393-1**, presuntamente presta un servicio no autorizado.

Que, para esta Entidad, la empresa SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S con **NIT.901504393-1**, al prestar un servicio no autorizado, en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte, pudo configurar una vulneración a la norma de transporte tal como quedó demostrado a lo largo de este acto, lo que implica que vulneró lo contemplado en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente, en sus artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, el artículo 2.2.1.6.3.6, el parágrafo 3 del artículo, 2.2.1.6.4.1., modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017. (...)".

8.2.1. 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,²⁶ con la colaboración y participación de todas las personas.²⁷ A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,²⁸ 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"²⁹. Particularmente en el decreto 2409 de 2018 se señaló que la

²⁵ Cfr. Ley 1537 de 2011 artículo 49 numeral 1.

²⁶ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

²⁷ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

²⁸ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

²⁹ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.³⁰

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.³¹ Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;³² (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;³³ (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.³⁴

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,³⁵ 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”.³⁶

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,³⁷ respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.³⁸ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.³⁹

³⁰ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

³¹ 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.

³² Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

³³ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

³⁴ “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.

³⁵ “(...) 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.

³⁶ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

³⁷ “**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/>

³⁸ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

³⁹ Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,⁴⁰ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa⁴¹ (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,⁴² conductores⁴³ y otros sujetos que intervienen en la actividad,⁴⁴ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,⁴⁵ 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 causar daños a otros y a sí mismos”.⁴⁶

⁴⁰ 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. 2º).** **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 defiende al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.**

⁴¹ “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.

⁴² V.gr. Reglamentos técnicos.

⁴³ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

⁴⁴ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

⁴⁵ “[...] 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.

⁴⁶ 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).

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

8.2.2. 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”.⁴⁷

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”.⁴⁸ El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así:

“en virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no reformatio in pejus y non bis in idem. [...] las autoridades y los particulares presumirán el comportamiento leal y fiel de unos y otros en el ejercicio de sus competencias, derechos y deberes.”⁴⁹

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”.⁵⁰

(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.”⁵¹

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.⁵² 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”.⁵³

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,

⁴⁷ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁴⁸ Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29.

⁴⁹ Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3.

⁵⁰ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

⁵¹ Cfr. Código General del Proceso artículo 167.

⁵² “(...) 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

⁵³ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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".⁵⁴

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.

8.2.3 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 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.

⁵⁴ 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.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.

8.3 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. (...)”.⁵⁵

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba⁵⁶ conforme al cual “no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso”,⁵⁷ el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.⁵⁸

⁵⁵ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.

⁵⁶ “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.

⁵⁷ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

⁵⁸ “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.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

8.3.1. Respecto del CARGO ÚNICO Prestar un servicio no autorizado, en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte.

Previo a emitir decisión de fondo dentro de la presente actuación administrativa sancionatoria, este Despacho procede a efectuar el análisis integral del material probatorio obrante en el expediente, así como a pronunciarse frente a los argumentos expuestos por la empresa **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1**, en sus escritos de descargos y alegatos de conclusión.

Lo anterior, en garantía del derecho fundamental al debido proceso, defensa y contradicción, así como en observancia del deber de motivación que debe regir las decisiones administrativas de carácter sancionatorio.

Del sujeto investigado y del cargo formulado

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado corresponde a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1**, a quien se le abrió investigación administrativa mediante la **Resolución No. 14135 del 12 de septiembre de 2025**, actuación que es objeto de la presente decisión.

Que con la finalidad de demostrar la vinculación del vehículo de placas **TGM409** con la empresa **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT. 901504393-1** esta Dirección de Investigaciones procedió a realizar la averiguación preliminar para corroborar el presunto sujeto infractor evidenciando lo siguiente:

CONSULTA TRANSVERSAL POR PLACA			
PLACA	TGM409	FECHA MATRÍCULA	2003-02-10 00:00:00
ORGANISMO TRANSITO	STRIA TTEYNHOY CLINO/RICAURTE	ESTADO	ACTIVO
MARCA	MERCEDES BENZ	LINEA	OH-1636L
MODELO	2002	COLOR VEHICULO	BLANCO VERDE
TIPO DE SERVICIO	Público	CLASE DE VEHICULO	BUS
MODALIDAD SERVICIO	PASAJEROS	NÚMERO SOAT	41260488
FECHA EXPEDICIÓN SOAT	2025-02-13 00:00:00	FECHA VENCIMIENTO SOAT	2026-02-13 00:00:00
FECHA EXPEDICIÓN RTM	2025-02-19 00:00:00	FECHA VENCIMIENTO RTM	2026-02-19 00:00:00
TIPO DOCUMENTO PROPIETARIO	Cédula Ciudadanía	NÚMERO DOCUMENTO PROPIETARIO	1020734648
NOMBRE PROPIETARIO	HEIDY MARCELA ALFONSO SUAREZ	CARROCERIA VEHICULO	CERRADOCERRADOCERRADA
PESO BRUTO	0		

Imágenes 1 y 2. Captura de pantalla CEMAT – Consulta placa vehículo TGM409

Una vez obtenida la información que permitió corroborar que el vehículo identificado con placas **TGM409** mantenía vínculo activo con la empresa aquí investigada, esta Dirección procedió a consultar la plataforma RUNTPro con el

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

fin de verificar, para la fecha de ocurrencia de los hechos, la empresa responsable de la expedición de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, obteniéndose la siguiente información:

Detalle - Pólizas de Responsabilidad Civil	
NÚMERO DE PÓLIZA	TIPO DE PÓLIZA
2000298560	Responsabilidad Civil Contractual
TIPO DOCUMENTO TOMADOR	NÚMERO DE DOCUMENTO TOMADOR
NIT	901504393
COBERTURA	MONTO (SMMLV)
01: MUERTE	100
02: INCAPACIDAD PERMANENTE	100
03: INCAPACIDAD TEMPORAL	100
04: GASTOS MEDICOS	100
05: MUERTE A TERCEROS	0
06: DAÑOS A TERCEROS	0
07: MUERTE O DAÑOS A MÁS DE DOS PERSONAS	0
Volver	

Detalle - Pólizas de Responsabilidad Civil	
NÚMERO DE PÓLIZA	TIPO DE PÓLIZA
2000298559	Responsabilidad Civil Extracontractual
TIPO DOCUMENTO TOMADOR	NÚMERO DE DOCUMENTO TOMADOR
NIT	901504393
COBERTURA	MONTO (SMMLV)
01: MUERTE	0
02: INCAPACIDAD PERMANENTE	0
03: INCAPACIDAD TEMPORAL	0
04: GASTOS MEDICOS	0
05: MUERTE A TERCEROS	100
06: DAÑOS A TERCEROS	100
07: MUERTE O DAÑOS A MÁS DE DOS PERSONAS	200
Volver	

Imágenes 3 y 4. Consulta RuntPro por placa – Polizas Responsabilidad Civil C. y EC.

Así las cosas, el material probatorio obrante en el expediente permitió identificar de manera plena e inequívoca a la empresa responsable de los hechos investigados, razón por la cual esta Dirección procedió a dar apertura a la correspondiente investigación administrativa sancionatoria en su contra. En efecto, las consultas efectuadas a las bases de datos oficiales y la documentación incorporada al expediente permitieron establecer que el vehículo involucrado mantenía vínculo activo con la aquí investigada para la fecha de ocurrencia de los hechos.

Ahora bien, la simple afirmación de la empresa según la cual el vehículo no habría hecho parte de su parque automotor no resulta suficiente para desvirtuar el contenido del IUIT ni la imputación formulada. Para que dicho argumento tuviera la entidad necesaria para enervar el cargo, la investigada debía aportar soportes objetivos, tales como certificaciones de desvinculación, historial de tarjeta de operación, consulta del RUNT, documentos de vinculación o desvinculación, o cualquier otro elemento idóneo que acreditara que, para la fecha de los hechos, el vehículo no se encontraba vinculado a la empresa.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Sin embargo, de acuerdo con lo consignado en la Resolución de Apertura y Cierre de Período Probatorio No. **17267 del 24 de noviembre de 2025**, la investigada únicamente aportó de manera transcrita el **Concepto MT 20101340224991**, solicitó la práctica de pruebas testimoniales y un oficio al Ministerio de Transporte, sin allegar prueba documental directa que acreditara la inexistencia del vínculo jurídico u operativo del vehículo con la empresa para el día de los hechos.

En consecuencia, no está llamado a prosperar el argumento de defensa denominado por la investigada como “error en el sujeto”, toda vez que la individualización del presunto infractor se realizó con fundamento en elementos objetivos, verificables y legalmente obtenidos, los cuales acreditan la existencia del vínculo entre el vehículo identificado con placas **TGM409** y la empresa investigada al momento de la comisión de la conducta objeto de reproche administrativo.

Ahora bien, la investigación tuvo origen en el **Informe Único de Infracciones al Transporte – IUIT No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023**, impuesto al vehículo de placa **TGM409**, vinculado a la empresa investigada, por la presunta prestación de un **servicio no autorizado**, en una modalidad diferente a aquella para la cual fue habilitada.

Con fundamento en lo anterior, se formuló **CARGO ÚNICO** por la presunta vulneración de los artículos **16 y 18 de la Ley 336 de 1996**, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente en los artículos **2.2.1.6.4**, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, **2.2.1.6.3.6** y el párrafo 3 del artículo **2.2.1.6.4.1**, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017, conducta sancionable conforme al literal **e)** del artículo **46 de la Ley 336 de 1996**.

De la naturaleza reglada del servicio público de transporte terrestre automotor especial

El servicio público de transporte terrestre automotor especial se encuentra sometido a un régimen jurídico específico, en atención a que no corresponde a una modalidad abierta al público en general ni puede ser prestado bajo condiciones propias de otras modalidades de transporte.

En efecto, la habilitación otorgada para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor especial no autoriza a la empresa a desarrollar cualquier tipo de operación de transporte. Por el contrario, dicha habilitación exige que la prestación del servicio se realice dentro de los límites, condiciones y finalidades propias de la modalidad autorizada, con observancia de los requisitos técnicos, operativos y documentales previstos por la normativa sectorial.

Así las cosas, cuando un vehículo vinculado a una empresa habilitada para transporte especial desarrolla una operación que materialmente corresponde a una modalidad distinta, se configura una prestación no autorizada, en tanto se desbordan las condiciones bajo las cuales fue concedida la habilitación.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Del valor probatorio del IUIT No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023

El **IUIT No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023** constituye el documento que dio origen a la presente actuación administrativa sancionatoria.

Dicho informe fue elaborado por autoridad competente en ejercicio de funciones de control operativo y contiene la descripción de la conducta observada en vía, relacionada con la presunta prestación de un servicio no autorizado por parte del vehículo vinculado a la investigada.

Frente a dicho documento, debe precisarse que el Informe Único de Infracciones al Transporte tiene naturaleza de documento público, en tanto es expedido por autoridad de tránsito y transporte en ejercicio de sus funciones legales. En consecuencia, goza de presunción de autenticidad mientras no sea tachado de falso o desvirtuado mediante prueba idónea.

En el presente asunto, la investigada no tachó de falso el IUIT ni aportó prueba documental suficiente que permitiera desvirtuar de manera directa la conducta allí consignada. Por el contrario, sus argumentos se orientaron principalmente a cuestionar la vinculación del vehículo, la formulación jurídica del cargo y la suficiencia del material probatorio, sin que se allegara prueba plena que permitiera desvirtuar la imputación.

En ese sentido, el IUIT conserva mérito probatorio suficiente para acreditar la ocurrencia de la conducta reprochada, en tanto no fue desvirtuado mediante elementos de convicción que generen una duda razonable sobre la materialidad de la infracción.

Sobre la alegada indebida formulación de cargos por diferencia entre el artículo 49 y el artículo 46 de la Ley 336 de 1996

La investigada afirmó que existía una indebida formulación de cargos, al señalar que en la casilla del IUIT el agente de tránsito habría indicado como norma presuntamente vulnerada el artículo **49**, literal **e)**, de la Ley 336 de 1996, mientras que la Resolución de apertura formuló cargos con fundamento en el literal **e)** del artículo **46** de la misma ley. Según la empresa, esta diferencia generaría incongruencia y nulidad de la actuación.

Sobre este punto, el Despacho precisa que el IUIT constituye el documento mediante el cual la autoridad de control informa los hechos observados en vía, pero la adecuación típica y jurídica de la conducta corresponde a la autoridad administrativa competente al momento de formular el pliego de cargos.

En ese sentido, la Superintendencia de Transporte no se encuentra obligada a reproducir de manera automática o mecánica la referencia normativa consignada por el agente en el IUIT. Por el contrario, le corresponde analizar los hechos descritos, valorar el material probatorio y efectuar la subsunción jurídica que resulte procedente conforme al régimen de transporte.

En el presente caso, la Resolución No. **14135 del 12 de septiembre de 2025** formuló el cargo por la presunta prestación de un servicio no autorizado en

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

modalidad diferente a aquella para la cual la empresa fue habilitada, con fundamento en los artículos **16 y 18 de la Ley 336 de 1996**, en concordancia con el Decreto 1079 de 2015 y con el literal **e)** del artículo **46** de la Ley 336 de 1996.

Por lo anterior, no se configura incongruencia sustancial ni indebida formulación de cargos. La empresa conoció desde el inicio los hechos investigados, el IUIT que dio origen a la actuación, el vehículo involucrado, la conducta reprochada y las normas presuntamente vulneradas, lo cual le permitió ejercer su derecho de defensa, como en efecto lo hizo mediante la presentación de descargos y alegatos.

Así, la diferencia señalada por la investigada no tiene sustento suficiente para invalidar el procedimiento, pues la imputación jurídica efectuada por la Superintendencia se fundamentó en los hechos descritos en el IUIT y fue expresada de manera clara en el acto de apertura.

Sobre la invocación del precedente administrativo contenido en la Resolución No. 22255 del 30 de octubre de 2015

La empresa solicitó aplicar el mismo criterio que, según afirma, fue adoptado en la Resolución No. **22255 del 30 de octubre de 2015**, en la cual se habría exonerado a una empresa al demostrarse que no tenía vínculo jurídico con el vehículo infractor para la fecha de los hechos.

Frente a ello, este Despacho advierte que el precedente administrativo invocado no resulta aplicable automáticamente al presente caso, toda vez que la situación fáctica y probatoria debe analizarse de manera individual y conforme al material obrante en cada expediente.

En el caso referido por la investigada, según su propia exposición, la exoneración habría obedecido a la demostración de que la empresa no tenía vínculo jurídico con el vehículo infractor. En el presente asunto, por el contrario, la investigada no allegó prueba documental suficiente que permita concluir que para el **30 de diciembre de 2023** el vehículo identificado en el IUIT no se encontraba vinculado a **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**

En consecuencia, no existe identidad fáctica ni probatoria que permita aplicar el precedente administrativo invocado en los términos solicitados. La carga mínima de sustentar la afirmación relativa a la inexistencia de vínculo con el vehículo no fue satisfecha por la investigada, razón por la cual no hay lugar a ordenar el archivo de la actuación por este argumento.

Sobre la presunción de inocencia y el principio in dubio pro administrado

La investigada invocó la presunción de inocencia y el principio **in dubio pro administrado**, señalando que, ante la existencia de dudas razonables sobre el sujeto investigado y sobre la formulación de cargos, debía ordenarse la exoneración y archivo de la actuación.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Este Despacho reconoce que en materia administrativa sancionatoria rigen plenamente los principios de presunción de inocencia, debido proceso, carga de la prueba y favorabilidad. Sin embargo, tales principios no implican desconocer el valor probatorio de los documentos públicos regularmente expedidos, ni permiten concluir que toda afirmación defensiva genere automáticamente una duda razonable.

En el presente caso, la Administración cuenta con el **IUIT No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023**, documento público que dio origen a la actuación y que no fue tachado de falso ni desvirtuado mediante prueba idónea. Asimismo, la Resolución de apertura identificó claramente a la empresa investigada, el cargo formulado y las normas presuntamente vulneradas.

La duda razonable debe surgir de elementos probatorios objetivos, serios y determinantes que contradigan la imputación. En este caso, la empresa no aportó soportes documentales que acreditaran la inexistencia de vínculo con el vehículo ni elementos que desvirtuaran la prestación de un servicio no autorizado. Por tanto, no se configura el supuesto necesario para aplicar el principio **in dubio pro administrado**.

Sobre las pruebas testimoniales solicitadas por la investigada

La empresa solicitó la práctica de diversas pruebas testimoniales, entre ellas la declaración de los agentes de policía que elaboraron el IUIT, de los pasajeros, del representante legal de la empresa, del contratante del servicio, de los conductores y de los propietarios de los vehículos implicados. También solicitó que se oficiara al Ministerio de Transporte para que informara si debía aplicarse previamente una sanción de amonestación antes de imponer multa.

Mediante Resolución No. **17267 del 24 de noviembre de 2025**, el Despacho rechazó las pruebas solicitadas, al considerar que no cumplían con los criterios de conducencia, pertinencia y utilidad, y que no satisfacían los requisitos establecidos en el artículo 212 del Código General del Proceso para la solicitud de testimonios. En dicha resolución se ordenó tener como pruebas los documentos obrantes en el expediente y se dispuso el cierre del período probatorio.

Al respecto, debe reiterarse que la autoridad administrativa no se encuentra obligada a decretar todas las pruebas solicitadas por el investigado, sino únicamente aquellas que sean conducentes, pertinentes y útiles para el esclarecimiento de los hechos. En el presente caso, las solicitudes testimoniales fueron formuladas de manera general, sin precisar de forma suficiente el objeto concreto de cada declaración ni su incidencia directa en la demostración de los hechos objeto de investigación.

Adicionalmente, la investigada no aportó prueba documental directa que acreditara su principal argumento defensivo, esto es, la supuesta inexistencia de vínculo entre la empresa y el vehículo. Por ello, las pruebas testimoniales solicitadas no resultaban necesarias ni idóneas para desvirtuar el contenido del IUIT ni la imputación formulada.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

En consecuencia, el rechazo de las pruebas testimoniales y del oficio solicitado no vulneró el derecho de defensa ni el debido proceso, pues fue una decisión motivada y adoptada conforme a los criterios legales aplicables en materia probatoria.

Sobre la solicitud de oficio al Ministerio de Transporte respecto de la amonestación previa

La investigada solicitó que se oficiara al Ministerio de Transporte con el fin de que informara si debía darse aplicación a la sanción de **amonestación** antes de imponer una sanción de **multa**.

Frente a este argumento, el Despacho precisa que la conducta investigada fue subsumida en el literal **e)** del artículo **46 de la Ley 336 de 1996**, norma que prevé la procedencia de multa para aquellas conductas que constituyan violación a las normas de transporte y que no tengan asignada una sanción específica diferente.

La imposición de multa no está condicionada, para este caso, a la imposición previa de una amonestación, pues la potestad sancionatoria debe ejercerse atendiendo la naturaleza de la conducta, su gravedad, las implicaciones de la infracción y los criterios de proporcionalidad y razonabilidad aplicables. Por tanto, no era necesario solicitar concepto al Ministerio de Transporte para resolver un asunto que corresponde a la competencia decisoria de esta Dirección dentro del procedimiento sancionatorio.

En consecuencia, la solicitud de aplicar una amonestación previa no desvirtúa la responsabilidad administrativa ni impide la imposición de la sanción correspondiente.

Sobre el concepto del Ministerio de Transporte transcrito por la investigada

La empresa aportó de manera transcrita el **Concepto MT 20101340224991**, con el propósito de sustentar sus argumentos de defensa.

Sobre este aspecto, debe indicarse que los conceptos administrativos tienen un alcance orientador y no constituyen, por sí mismos, prueba plena de los hechos debatidos en una actuación sancionatoria. En consecuencia, aun cuando el concepto fue tenido en cuenta como parte del material allegado por la investigada, su contenido no acredita que el vehículo no estuviera vinculado a la empresa ni desvirtúa la conducta descrita en el IUIT.

Por tanto, el concepto transcrito no tiene la fuerza suficiente para desvirtuar el cargo formulado ni para excluir la responsabilidad administrativa de la empresa investigada.

Sobre el principio de congruencia

La presente decisión respeta el principio de congruencia, toda vez que se pronuncia exclusivamente sobre el cargo formulado en la **Resolución No. 14135 del 12 de septiembre de 2025**, relacionado con el **IUIT No.**

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

1015399893 del 30 de diciembre de 2023, por la presunta prestación de un servicio no autorizado en modalidad diferente a la habilitada.

No se introducen hechos nuevos, sujetos diferentes ni normas no advertidas previamente a la investigada. El análisis se limita a establecer si, con fundamento en el material probatorio obrante en el expediente, se encuentra acreditada la conducta endilgada desde la apertura de la investigación.

En consecuencia, la empresa conoció desde el inicio los hechos y normas objeto de reproche y pudo ejercer su derecho de defensa frente a ellos, como efectivamente ocurrió mediante la presentación de descargos y alegatos de conclusión.

En virtud de todo lo anterior, este Despacho encuentra demostrado, con el grado de suficiencia exigible en sede administrativa sancionatoria, que la empresa **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1**, incurrió en el cargo formulado, consistente en prestar un servicio público de transporte terrestre automotor especial no autorizado, en una modalidad diferente a aquella para la cual se encontraba habilitada.

Lo anterior, al evidenciarse, conforme a los hechos que dieron origen a la actuación administrativa y al material probatorio obrante en el expediente, especialmente el **Informe Único de Infracciones al Transporte – IUIT No. 1015399893 del 30 de diciembre de 2023**, impuesto al vehículo de placa **TGM409**, que la operación de transporte objeto de control se desarrolló bajo condiciones propias de una modalidad distinta a la autorizada, sin que la investigada hubiera desvirtuado probatoriamente la imputación formulada.

En consecuencia, se declarará la responsabilidad administrativa de la empresa **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S.**, identificada con **NIT.901504393-1**, por la vulneración de los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente en los artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, 2.2.1.6.3.6 y el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017, conducta sancionable conforme al literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Esbozado lo anterior, para la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre ha sido **PROBADA LA RESPONSABILIDAD** a la empresa, por el cargo endilgado.

NOVENO: 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".⁶⁴

Al respecto, para cada uno de los cargos investigados se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura⁶⁵ y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación, se procede a:

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

9.1. DECLARAR RESPONSABLE

Del **CARGO ÚNICO** Por infringir la conducta contemplada en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, y con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente en los artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, 2.2.1.6.3.6 y el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017, conducta que será sancionada bajo los criterios establecidos en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

9.1.1. Sanciones procedentes

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

Artículo 46. *Con base en la graduación que se establece en el presente Artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:*

(...)

e) En todos los demás casos de conductas que no tengan asignada una sanción específica y constituyan violación a las normas del transporte.

Artículo 46. (...) Parágrafo. *Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo se tendrán en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada Modo de transporte:*

a. Transporte Terrestre: de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes (...).

9.1.2. 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

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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 patrimonio⁵⁹ es entendido como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de una compañía, permitiendo verificar una imagen fiel de una organización y la capacidad de sus recursos.

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. (...)

Por lo anterior el Ministerio de Hacienda y Crédito Público profirió la Resolución No. 3914 del 17 de diciembre de 2024 por medio de la cual se reajusta el valor de la unidad de valor básico – UVB para la vigencia 2025, siendo este de ONCE MIL QUINIENTOS CINCUENTA Y DOS PESOS (\$11.552).

⁵⁹Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SB0xisN> Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica, Real Academia de la lengua.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

De conformidad con lo previsto en el literal a) del Parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996⁶⁰, el valor de la **MULTA** a título de sanción que se impone por el **CARGO ÚNICO** será la suma de **DOSCIENTOS CINCUENTA Y UNO (251)** Unidades de Valor Básico UVB, que a su vez corresponde a un valor de **DOS MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS PESOS M/CTE (\$2.748.700)**

La sanción fue calculada con fundamento en la información financiera correspondiente a la vigencia 2023, año en el que ocurrieron los hechos objeto de investigación, la cual reposa en la plataforma VIGIA y fue tomada en cuenta para la aplicación de los criterios de graduación de la sanción previstos en la normativa vigente.

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.

DÉCIMO: 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

⁶⁰ “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

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

un castigo, independientemente de que la ley haya previsto expresamente la prohibición de pago por tercero no, el pago debe ser hecho por el infractor:

"La multa es, pues, una sanción cuyo monopolio impositivo está en manos del Estado, que la aplica con el fin de forzar, ante la intimidación de su aplicación, al infractor a fin de que no vuelva a desobedecer las determinaciones legales (...) Atendiendo a la naturaleza sancionatoria de la multa, la jurisprudencia ha entendido que aquella no configura una 'deuda' en el mismo sentido en que lo son los créditos civiles. (...) Y es que no existe razón alguna para considerar que, como en ambos casos el medio liberatorio de la obligación es el dinero, la naturaleza jurídica de los créditos sea la misma. (...) su finalidad no es el enriquecimiento del erario, sino la represión de la conducta socialmente reprochable.

"Como consecuencia de su índole sancionatoria, la multa no es apta de modificarse o extinguirse por muchas de las formas en que lo hacen los créditos civiles (...). No está en poder del sujeto pasivo la transacción del monto de la misma o la posibilidad de negociar su imposición, así como no podría éste -pese a una eventual aquiescencia del Estado- ceder su crédito a un particular distinto, pues la finalidad de la multa es la de castigar al infractor de la ley. (...) En fin, para la jurisprudencia ha sido claro que el carácter crediticio de la multa no la convierte en una deuda".

DÉCIMO PRIMERO: 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 SEGUNDO: De conformidad con lo consagrado en el artículo 64 de la Ley 1437 de 2011⁶¹, de la Ley 1712 de 2014⁶², el Decreto 767 de 2022⁶³ y normas concordantes, las entidades que conforman la administración pública en los términos establecidos en el artículo 39 de la Ley 489 de 1998⁶⁴, deben

⁶¹ 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.

⁶² "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."

⁶³ 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

⁶⁴ ARTICULO 39. INTEGRACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA. La Administración Pública se integra por los organismos que conforman la Rama Ejecutiva del Poder Público y por todos los demás organismos y entidades de naturaleza pública que de manera permanente tienen a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios públicos del Estado colombiano. La Presidencia de la República, los ministerios y los departamentos administrativos, en lo nacional, son los organismos principales de la Administración. Así mismo, los ministerios, los departamentos administrativos y las superintendencias

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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 esta Dirección,

RESUELVE

ARTÍCULO 1: DECLARAR RESPONSABLE a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S., identificada con NIT.901504393-1**, habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución, del siguiente cargo:

Del CARGO ÚNICO: Por incurrir en la conducta contemplada en los artículos 16 y 18 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, particularmente en los artículos 2.2.1.6.4, modificado por el artículo 1 del Decreto 431 de 2017, 2.2.1.6.3.6 y el parágrafo 3 del artículo 2.2.1.6.4.1, modificado por el artículo 12 del Decreto 431 de 2017, conducta que será sancionada bajo los criterios establecidos en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 2: SANCIONAR a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S., identificada con NIT.901504393-1**, por incurrir en la conducta descrita en el **CARGO UNICO** con **MULTA** de **DOSCIENTOS CINCUENTA Y UNO (251)** Unidades de Valor Básico UVB, que a su vez corresponde a un valor de **DOS MILLONES SETECIENTOS CUARENTA Y OCHO MIL SETECIENTOS PESOS M/CTE (\$2.748.700).**

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 lo Contencioso Administrativo, comunicarse a la línea telefónica 601 3526700, extensiones 238, 260, 262, 281,

constituyen el Sector Central de la Administración Pública Nacional. Los organismos y entidades adscritos o vinculados a un Ministerio o un Departamento Administrativo que gocen de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio o capital independiente conforman el Sector Descentralizado de la Administración Pública Nacional y cumplen sus funciones en los términos que señale la ley. Las gobernaciones, las alcaldías, las secretarías de despacho y los departamentos administrativos son los organismos principales de la Administración en el correspondiente nivel territorial. Los demás les están adscritos o vinculados, cumplen sus funciones bajo su orientación, coordinación y control en los términos que señalen la ley, las ordenanzas o los acuerdos, según el caso. Las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales son corporaciones administrativas de elección popular que cumplen las funciones que les señalan la Constitución Política y la Ley.

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

200 y 259, donde se le dará información sobre la generación del recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. De igual manera, podrá seguir el procedimiento para pagos establecido en el siguiente link: <https://www.supertransporte.gov.co/index.php/faq-financiera/>.

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

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

ARTÍCULO 3: NOTIFICAR el contenido de la presente Resolución, por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al representante legal o quien haga sus veces de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial **SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S., identificada con NIT.901504393-1**, 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 las mismas a la Dirección de investigación 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 los recursos 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 PQRS.

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 la misma al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE

RESOLUCIÓN No 009031 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa



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

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [16/julio/2026 09:25:49 p. m.]
Revisó	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [17/julio/2026 12:32:10 a. m.]
Aprobó	Luis Carlos Quintero Peña	luispena [21/julio/2026 02:40:20 p. m.]

Notificar:
SANTORINI TRANSPORTES ESPECIALES S.A.S con **NIT.901504393-1**
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección: CL 14 57 12 P 3 4 Barrio Puente Aranda ⁶⁵
Bogotá, DC.

Proyectó: Andrés David Calderon Olaya - Abogado Contratista de la DITT
Revisó: Daniela Esperanza Cabuya Palacios- Abogada Contratista DITT
Aprobó: Neyffer Julieth salinas Gutiérrez - Coordinadora Grupo DITT
Paola Alejandra Gualtero Esquivel - Contratista DITT

⁶⁵ Autorizado mediante alegatos de conclusión Rad. 20255341391152 del 15/12/25