

Bogotá, 26 agosto 2026.



Radicado No.: 20265330639161

Fecha: 26 agosto 2026

Señor (a) (es)
Transportes Supertours Sas
- calle 67 a 66 34
Bogota Dc, Bogota (distrito Capital)

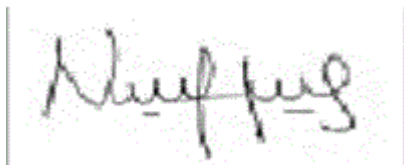
Asunto: Notificación por aviso resolución no.9078.

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) **009078** de **21/07/2026** expedida por **Dirección de investigaciones de tránsito y transporte terrestre**, remitiéndose copia íntegra de está; precisando que se considerará surtida la notificación al día siguiente al de la entrega de presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente me permito informarle que, Contra la presente resolución procede el recurso de reposición ante la dirección de investigaciones de tránsito y transporte y subsidiariamente el recurso de apelación ante el superintendente delegado de tránsito y transporte terrestre y, dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a su notificación, de conformidad con el artículo 74 y siguientes del código de procedimiento administrativo y de lo contencioso administrativo..

Atentamente,



GRUPO DE NOTIFICACIONES
Natalia Hoyos Semanate
Coordinadora Grupo interno de Notificaciones

Anexo: Acto Administrativo

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 009078 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, el Decreto 1079 de 2015 y la Resolución 6652 de 2019, la Ley 1437 de 2011 Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y el Decreto 2409 de 2018 y, demás normas concordantes y,

CONSIDERANDO

PRIMERO: Mediante **Resolución No. 14136 del 12 de septiembre de 2025** la Superintendencia de Transporte (en adelante también "la Supertransporte") abrió investigación administrativa y formuló cargos en contra de la empresa **TRANSPORTES SUPERTOOURS SAS con NIT. 830094390-1**, por la presunta vulneración a 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 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 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

SEGUNDO: Que la Resolución de apertura No. **14136 del 12 de septiembre de 2025**, fue notificada vía correo electrónico el 15 de septiembre de 2025 certificado de trazabilidad ID mensaje 56134 y 56135 expedida por la empresa ANDES, aliado de la empresa de servicios postales Nacionales S.A.,4-72.¹

2.1 Asimismo, teniendo en cuenta el **ARTÍCULO SEXTO** de la Resolución No. **14136 del 12 de septiembre de 2025**, se ordenó publicar la resolución de apertura² para que los terceros que tuvieran interés en la actuación pudieran hacerse parte de esta, de conformidad con lo previsto en el artículo 37 de la ley 1437 de 2011.³ Una vez vencido el término previsto, no se presentaron solicitudes por parte de terceros interesados en la presente investigación.

TERCERO: Una vez notificada la resolución de apertura de investigación, la Investigada contaba con el término de quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente de la notificación del acto administrativo para presentar

¹ Obrante en el expediente.

² https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2022/diciembre/Notificaciones_09_RIA/10382.pdf

³ "Artículo 37. Deber de comunicar las actuaciones administrativas a terceros. Cuando en una actuación administrativa de contenido particular y concreto la autoridad advierta que terceras personas puedan resultar directamente afectadas por la decisión, les comunicará la existencia de la actuación, el objeto de la misma y el nombre del peticionario, si lo hubiere, para que puedan constituirse como parte y hacer valer sus derechos. La comunicación se remitirá a la dirección o correo electrónico que se conozca si no hay otro medio más eficaz. De no ser posible dicha comunicación, o tratándose de terceros indeterminados, **la información se divulgará** a través de un medio masivo de comunicación nacional o local, según el caso, **o a través de cualquier otro mecanismo eficaz, habida cuenta de las condiciones de los posibles interesados.** De tales actuaciones se dejará constancia escrita en el expediente."

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

descargos o justificaciones al igual que solicitar y aportar las pruebas que pretendía hacer valer dentro del proceso, de conformidad con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el **07 de octubre de 2025**.⁴

3.1 Así las cosas, consultado el sistema de gestión documental de la Entidad, se observó que la Investigada presentó escrito de descargos mediante radicado No. 20255341030992 del 25 de septiembre del 2025, estando estos dentro del termino estipulado en la Resolución No. 14136 del 12 de septiembre de 2025, donde manifestó lo siguiente:

"(...) Aplicación de normas suspendidas o declaradas nulas.

Si bien, la Superintendencia de Transporte, decidió dar apertura y formular cargos con uno de los artículos del Decreto demandado (Decreto 3366 de 2003), el Superintendente Delegado de Tránsito de la Superintendencia de Transporte, al quedar suspendido provisionalmente los artículos que establecen sanciones pecuniarias. Por la Sección Primera de la sala de lo Contencioso Administrativo del Consejo de Estado, mediante Auto de fecha 22 de mayo de 2008, como la sanción y la conducta inicial desapareció, por tal razón para la época de iniciar la investigación como de la propia sanción, la superintendencia carecía de competencia. y aún carece para establecer e imponer sanciones, ya que esta facultad proviene del Legislativo y NO del ejecutivo.

Presunción de inocencia Si el informe es LA PRUEBA SOBRE LA CUAL SE FUNDAMENTA LA APERTURA DE LA INVESTIGACIÓN, NECESARIAMENTE HAY QUE REALIZAR UN EXAMEN EXHAUSTIVO DE SU CONTENIDO, PARA LLEGAR A LA VERDAD REAL Y CIERTA DE LA CONDUCTA QUE PRESUNTAMENTE SE DE ENDILGA A LA EMPRESA Refiriéndose a la prueba, es decir el Informe Único de Infracciones de Transporte no entendemos por qué el Agente de Tránsito SIN TENER NINGÚN ELEMENTO PROBABLE QUE LE PERMITA ENDILGAR LA RESPONSABILIDAD A MI REPRESENTADA, SIN INDICIOS Y SIN INFORMACIÓN SUFICIENTE.

Situación que nunca existió y que TACHAMOS DE FALSEDAD porque no se adecuía OBJETIVAMENTE a la realidad, pudiendo incurrir de esta forma este funcionario público en falta contra el Artículo 416 del Código Penal. Abuso de autoridad por acto arbitrario e injusto e incurso en un posible prevaricato por omisión descrito en la LEY 599 DE 2000 de julio 24 Por la cual se expide el Código Penal, ya que él como Funcionario Público está obligado a plasmar en el IUIT lo que él está observando y NO de manera caprichosa lo que él está suponiendo.

LA ÚNICA SITUACIÓN VERAZ QUE TENÍA EL AGENTE DE TRÁNSITO ANTE SUS OJOS al momento de la ocurrencia de los hechos es que el vehículo ESTABA prestando UN SERVICIO NO AUTORIZADO A (Por esta razón no llevaba extracto de contrato, porque NO EXISTE un contrato de Transporte Especial entre nuestra empresa y esa entidad. Infracción que se adecuía y está perfectamente armonizada y descrita en el IUIT (prestar

⁴ Que la Superintendencia de Transporte mediante Resolución No.15855 del 02 de Octubre de 2025, suspendió los términos de las actuaciones administrativas del día 03 de octubre de 2025 con ocasión de la celebración institucional del "Día de la Familia".

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

un servicio no autorizado), de lo cual él no podía aplicar el principio de la presunción porque ésta no supera a la REALIDAD que él tenía ante sí. Acto injusto que conduce posteriormente a la apertura de la presente investigación.

*Por ultimo alega que: En este caso era necesario como lo recuerda la Guía de la aplicación de la Resolución 6652, que el Agente de Tránsito VERIFICARA con la empresa si efectivamente la empresa estaba dando su consentimiento, es decir autorizara que el vehículo prestara este tipo de servicio sin que existiera un contrato, cosa que omitió hacer el agente de Tránsito y de manera arbitraria señala a mi representada de dicha conducta violando además el principio de la buena fe consagrado en nuestra Constitución. Por lo anterior, los hechos que dan origen a la investigación administrativa sancionatoria son expuestos por la Superintendencia de Transporte, y en consecuencia es la entidad quien tiene la carga de probar la existencia de la contravención imputada al investigado, quien goza de una presunción constitucional de inocencia, la cual en caso de no desvirtuarse determina como debe fallar el juzgador, que desde luego sería absolutoriamente. Entre tanto, vale la pena recordar, que, en un sistema procesal de corte acusatorio, el ente investigador recauda los elementos probatorios que conducen a determinar la indefectible existencia de los hechos que dan lugar a la adecuación de una conducta típica, siendo un Juez imparcial, ajeno a la investigación quien tome finalmente una decisión. En un sistema procesal, como el que se sigue en los procesos administrativos sancionatorios que adelanta la Supertransporte, el investigador tiene una doble calidad (investigador-juez), de tal forma que es su deber buscar la verdad y no simplemente la manera de sancionar al presunto autor del tipo contravencional, como flagrantemente ocurrió en el caso que nos ocupa.
(...)*

CUARTO: Que mediante **Resolución No. 17294 del 25 de noviembre de 2025**, comunicada el día 28 de noviembre de 2025 mediante correo electrónico, según constancia de envío con ID guía No. 61831 y 61832 expedido por la empresa Andes, aliado de la empresa de servicios postales Nacionales S.A., 4-72, se ordenó la apertura y cierre del período probatorio y se corrió traslado para alegar conclusión dentro del presente proceso.

QUINTO: Culminada la etapa probatoria se corrió traslado por el término de diez (10) días hábiles siguientes al día de la comunicación del acto administrativo para que la empresa presentara alegatos de conclusión de conformidad con el artículo 48 de la Ley 1437 de 2011, el cual venció el día **15 de diciembre de 2025**, por lo que, consultadas las bases de datos de la Entidad, se evidenció que, la Investigada NO presentó alegatos de conclusión, en contra de la **Resolución No. 17294 del 25 de noviembre de 2025**.

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

6.1. Competencia de la Superintendencia de Transporte

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.⁵

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 delegación⁶ 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,⁷ 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 SuperTransporte⁸ (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,⁹ 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.¹⁰

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"¹¹

⁵ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 3.

⁶ 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."

⁷ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4.

⁸ Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del decreto 2409 de 2018

⁹ "Artículo 1º.- Sector y Sistema Nacional del Transporte. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema de Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden, que tengan funciones relacionadas con esta actividad."

¹⁰ 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.

¹¹ 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

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

6.2. Regularidad del procedimiento administrativo.

6.2.1 Oficiosidad

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

De igual manera se hace necesario tener en cuenta que en desarrollo del postulado constitucional de la efectividad de los derechos fundamentales, el juez ha de guiar el proceso a la luz del principio de oficiosidad. En tal virtud, el juez está obligado a asumir un papel activo, de impulso del proceso, con el fin de dilucidar si realmente existe la violación o la amenaza de los derechos que el peticionario invocó, o de otros, y además debe considerar si las pruebas pedidas son suficientes para resolver, y si los hechos expuestos constituyen un conjunto completo, o si, por el contrario, son tan inconexos y aislados que exijan complemento informativo suficiente para que el fallador pueda formarse cabal concepto acerca del asunto objeto de su examen.

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

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

En el caso que nos ocupa este Despacho observa que no fue necesario solicitar pruebas de oficio, toda vez que las pruebas obraban en el expediente por una parte y las solicitadas a la investigada en función de que pudiera ejercer su derecho a la defensa, no fueron allegadas, por lo anterior cabe resaltar lo siguiente: "Los términos procesales "constituyen en general el momento o la oportunidad que la ley, o el juez, a falta de señalamiento legal, establecen para la ejecución de las etapas o actividades que deben cumplirse dentro del proceso por aquél, las partes, los terceros intervinientes y los auxiliares de la justicia". Por regla general, los términos son perentorios, esto es, improrrogables y su transcurso extingue la facultad jurídica que se gozaba mientras estaban aún vigentes."¹²

6.2.2 Principio de legalidad de las faltas y las sanciones

Es relevante para el presente caso hacer referencia al concepto emitido por el H. Consejo de Estado – Sala de Consulta y Servicio Civil el pasado 5 de marzo de 2019.¹³ Atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, el H. Consejo de Estado señaló lo siguiente:

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.

¹² Sentencia C-102/2002 M.P Jaime Araujo Rentería.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

(i) El principio de legalidad de las faltas y las sanciones es plenamente aplicable en materia de transporte terrestre.¹⁴

(ii) Este principio se manifiesta en a) la reserva de ley, y b) la tipicidad de las faltas y las sanciones.¹⁵

a) Lo primero se manifiesta en que hay una reserva de ley ordinaria para tipificar conductas y sanciones administrativas.¹⁶ Por lo tanto, no se admite la tipificación de conductas en reglamentos u otras normas que no tienen ese rango de ley.¹⁷⁻¹⁸

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.¹⁹

(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.²⁰

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.²¹

¹³ 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.

¹⁴ “**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 Regulator, **incluido por supuesto el sector del transporte terrestre.**” (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹⁵ “Dicho principio, como quedó expuesto, **se manifiesta en las dimensiones reserva de ley y tipicidad**.” (negrilla fuera de texto) Cfr. Pp. 48 y 76

¹⁶ “**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

¹⁷ “(...) 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

¹⁸ “**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

¹⁹ “(...) 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

²⁰ “No son admisibles formulaciones abiertas, que pongan en 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

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

(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.²²

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

“La sala advierte que el ejercicio de la facultad de supervisión y control esencialmente no varía, así cambie el ramo sobre el que recaiga esta facultad. Se trata del poder de la administración de examinar y verificar las actividades desarrolladas por los particulares en aras de que se cumplan las leyes, los 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 híperdetalladas, para que pueda surtirse cabalmente en cada caso, pues sería imposible dictar una legislación con ese carácter. A través de normas de textura abierta y de conceptos jurídicos indeterminados se pueden describir las conductas que ameritan represión por parte de la autoridad correspondiente.”

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

En los **CARGO ÚNICO**, la formulación jurídica realizada en la resolución de apertura tuvo origen en una norma de rango legal que hace remisión al “tipo en blanco o abierto”, en el cual se hizo referencia a otra norma del mismo rango. Por lo tanto, será respecto de esos cargos que se hará el juicio de responsabilidad administrativa.

En esta etapa, el Despacho encuentra que se han respetado las “garantías mínimas previas”, en la medida que la actuación (i) ha sido tramitada por la autoridad competente; (ii) se ha notificado o comunicado al Investigado, según el caso, sobre las actuaciones propias del proceso en los términos previstos en la ley; (iii) se concedió al Investigado la oportunidad para expresar libre y abiertamente sus opiniones y argumentos; (iv) se concedió al Investigado la oportunidad para contradecir o debatir los cargos formulados en su contra, tanto en descargos como en alegatos de conclusión.²³

Asimismo, se han respetado los derechos y garantías del Investigado en la etapa probatoria, en la medida que (i) se concedió al Investigado la oportunidad para presentar y solicitar pruebas; (ii) se concedió al Investigado la oportunidad para controvertir las que obran en su contra; y (iii) se respetó el derecho a la

²¹ Cfr. Pp. 19 a 21

²² “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

²³ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-315 de 2012.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

regularidad de la prueba, esto es, su práctica observando las reglas del debido proceso.²⁴

Así entonces, encuentra este Despacho que tanto en la averiguación preliminar²⁵ como en la investigación misma, se ha garantizado el debido proceso al Investigado.²⁶

SÉPTIMO: Encontrando que la actuación se ha adelantado con respeto de los derechos y garantías Constitucionales y legales, se procede a resolver la investigación en los siguientes términos:²⁷

7.1. Sujeto investigado

Se previó en la ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) La individualización de la persona natural o jurídica a sancionar”.²⁸

Tal como aparece al inicio de esta resolución, el sujeto investigado **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, corresponde al sujeto a quien se le abrió investigación administrativa objeto de la presente decisión.

7.2. Marco normativo

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

*“(...) **CARGO ÚNICO:** Que de conformidad con el IUIT No.1015400628 del 23/12/2023, impuesto al vehículo de placas **UVM138** impuesto por la policía Nacional, vinculado a la empresa **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, presuntamente presta un servicio no autorizado.*

*Que, para esta Entidad, la empresa **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, 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*

²⁴ “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).

²⁵ Esta averiguación preliminar corresponde a una fase previa a la investigación formal, en la que no se han vinculado formalmente partes o investigados, no existen supuestos de hecho ni imputación en contra de ninguna persona: “(...) **la averiguación preliminar no está sujeta a formalidad alguna**, y su única finalidad es la de permitirle al ente de control contar con la información necesaria para establecer si se debe o no abrir una investigación administrativa, (...) ésta no es una etapa obligatoria del procedimiento sancionatorio, como sí lo son la investigación (apertura, notificación y práctica de pruebas)”. Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 47. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Primera. Sentencia de enero 23 de 2003. CP Manuel Urueta Ayola. Rad. 25000- 23-24-000-2000-0665-01.

²⁶ Cfr. Constitución Política de Colombia artículo 29. Ley 1437 de 2011 artículo 3.

²⁷ Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 51, concordante con el artículo 49 de la ley 1437 de 2011.

²⁸ Cfr. Ley 1537 de 2011 artículo 49 numeral 1.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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.

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

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

El control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado,²⁹ con la colaboración y participación de todas las personas.³⁰ A ese respecto, se previó en la ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad,³¹ 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”.³²

Y, particularmente en el decreto 2409 de 2018 se señaló que la Superintendencia de Transporte “velará por el libre acceso, seguridad y legalidad, en aras de contribuir a una logística eficiente del sector”.³³

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público.³⁴ Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte tiene carácter de “servicio público esencial”;³⁵ (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros;³⁶ (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.³⁷

En efecto, la conducción de vehículos automotores es legalmente calificada como una “actividad peligrosa”. En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,³⁸ 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

²⁹ Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8.

³⁰ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4.

³¹ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2.

³² Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

³³ Cfr. Decreto 2409 de 2018 artículo 4 inciso final.

³⁴ 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.

³⁵ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56.

³⁶ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011.

³⁷ “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.

³⁸ “(...) 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.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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”.³⁹

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,⁴⁰ respecto de lo cual la Organización Mundial de la Salud ha calificado los accidentes de tránsito como una epidemia para la sociedad.⁴¹ Y, de especial relevancia para este caso, uno de los grupos de usuarios más vulnerables son los pasajeros del transporte público.⁴²

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público,⁴³ el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa⁴⁴ (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

³⁹ Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

⁴⁰ “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/>

⁴¹ Cfr. Organización Mundial de la Salud <https://www.who.int/whr/2003/chapter6/es/index3.html>

⁴² Cfr. Organización Mundial de la Salud https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/es/

⁴³ 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 defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014.

⁴⁴ “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.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos,⁴⁵ conductores⁴⁶ y otros sujetos que intervienen en la actividad,⁴⁷ que tienden a mitigar los factores de riesgo en esa actividad,⁴⁸ a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que “quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos”.⁴⁹

7.2.2 Cargas probatorias

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

(i) En primer lugar, la Corte Constitucional ha señalado que la presunción de inocencia “se constituye en regla básica sobre la carga de la prueba”.⁵⁰

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”.⁵¹ El anterior precepto fue desarrollado en la ley 1437 de 2011, así: “[e]n virtud del principio del debido proceso, las actuaciones administrativas se adelantarán de conformidad con las normas de procedimiento y competencia establecidas en la Constitución y la ley, con plena garantía de los derechos de representación, defensa y contradicción. En materia administrativa sancionatoria, se observarán adicionalmente los principios de legalidad de las faltas y de las sanciones, de presunción de inocencia, de no 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.”⁵²

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”.⁵³

⁴⁵ V.gr. Reglamentos técnicos.

⁴⁶ V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011.

⁴⁷ V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

⁴⁸ “[...] 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.

⁴⁹ 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).

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

⁵¹ Cfr. Constitución Política de Colombia Artículo 29.

⁵² Cfr. Ley 1437 de 2011 Artículo 3.

⁵³ Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-289 -12 M.P. Humberto Sierra Porto.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

(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.”⁵⁴

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.⁵⁵ 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”.⁵⁶

En el mismo sentido, Jorge Peyrano precisa que “[l]a regla de la carga de la prueba es más bien una regla de juicio que una regla de prueba, poniéndose de manifiesto su real importancia cuando no concurre prueba o ella es insuficiente, porque en tal caso se debe fallar contra la parte que corría el riesgo de no probar. Más que distribuir la prueba, reparte las consecuencias de la falta de prueba o certeza, y las normas que lo regulan son de naturaleza procesal”.⁵⁷

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

7.2.3 Del Informe Único de Infracciones al Transporte

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

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

Este Despacho procede a aclarar, que el Informe Único de Infracción de Transporte (IUIT) que es el fundamento de esta investigación, es un documento público que goza de presunción de autenticidad, por consiguiente, es prueba 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*

⁵⁴ Cfr. Código General del Proceso artículo 167.

⁵⁵ "(...) 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. Pág.57

⁵⁶ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Octava edición. ed. Librería del profesional 1998.

⁵⁷ 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 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

autorizado por un notario o quien haga sus veces y ha sido incorporado en el respectivo protocolo, se denomina escritura pública.

"Artículo 244. Documento auténtico. *Es auténtico un documento cuando existe certeza sobre la persona que lo ha elaborado, manuscrito, firmado, o cuando exista certeza respecto de la persona a quien se atribuya el documento. (...)*

Lo dispuesto en este artículo se aplica en todos los procesos y en todas las jurisdicciones."

"Artículo 257. Alcance probatorio. *Los documentos públicos hacen fe de su otorgamiento, de su fecha y de las declaraciones que en ellos haga el funcionario que los autoriza."*

Así las cosas, el documento público por su naturaleza, se presume auténtico y, por lo tanto, goza de total valor probatorio y no es susceptible de ratificación. En estos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto relevante, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en función de su autenticidad, por lo tanto, es claro que del mismo se desprenden datos, tales como se señalan en la casilla número 16 del mencionado IUIT, circunstancias en contra de la empresa investigada y que documentan la presunta infracción en vía por parte del agente de control correspondiente.

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

En tal sentido, de la norma en comento igualmente se desprende la movilidad de la carga de la prueba o la carga dinámica de la misma, en virtud de la cual, en circunstancias concretas, le corresponde acreditar determinados hechos a quien esté en condiciones más favorables para hacerlo, con mayor razón cuando estos son invocados o esgrimidos en perspectiva del derecho de defensa y contradicción, y en función de causales o circunstancias de exoneración, como en el caso de marras.

Lo anterior, teniendo en cuenta, como se señaló anteriormente, que el Informe Único de Infracción al Transporte es prueba idónea y conducente de los hechos allí expuestos y del mérito para abrir investigación administrativa.

7.3. El caso concreto

Se previó en la ley 1437 de 2011 que "[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) 2. El análisis de hechos y pruebas con base en los cuales se impone la sanción. 3. Las normas infringidas con los hechos probados. (...)"⁵⁸

⁵⁸ Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 2 y 3.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Así, con respeto del principio de necesidad de la prueba⁵⁹ conforme al cual “no existe ninguna libertad para que el funcionario decida con base en pruebas o circunstancias que no obren en el proceso”,⁶⁰ el Despacho procederá a apreciar y valorar las pruebas allegadas oportuna y regularmente al proceso bajo las reglas de la sana crítica.⁶¹

7.3.1. Respecto al CARGO ÚNICO por la presunta prestación de servicio no autorizado, en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte.

De acuerdo con la Resolución No.14136 del 12 de septiembre de 2025 esta Dirección inició proceso administrativo sancionatorio en contra de la empresa **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, por la presunta prestación de un servicio no autorizado, en una modalidad diferente, desconociendo su habilitación por parte del Ministerio de Transporte, lo que representa una infracción a 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 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Que la formulación del cargo tuvo como fundamento el Informe Único de Infracción al Transporte No.1015400628 del 23/12/2023 levantado por la Secretaría distrital de movilidad de Bogotá., impuesto al vehículo de placas **UVM138** vinculado a la empresa, **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, de acuerdo con lo indicado en la casilla 17 del IUIT señalado, y los demás datos identificados en el IUIT.

Ahora bien, del IUIT anteriormente mencionado se evidenció que el vehículo de placas **UVM138** cambia la modalidad del servicio de especial a básico no cumpliendo con el grupo homogéneo, *“Vehículo clase bus de servicio público especial, presta un servicio no autorizado, cambiando la modalidad del servicio especial a servicio intermunicipal por carretera, dentro del vehículo se encuentra aproximadamente 8 personas quienes manifiestan pagar por el servicio 50 mil pesos desde Bogotá a Natagaima y otras por el mismo valor con destino Bogotá el Guamo – Tolima”*

17. OBSERVACIONES (Descripción detallada de los hechos, normas, documentos y otros)
0 Vehículo clase bus de servicio público especia, presta un servicio no autorizado, cambiando la modalidad del servicio especial a servicio intermunicipal por carretera.
Dentro del vehículo se encuentra aproximadamente 8 personas quienes manifiesta pagar por el servicio 50 mil pesos desde Bogotá a Natagaima y otras por el mismo valor con Destino Bogotá el Guamo Tolima. De esta unmanera hace caso omiso a la ley 336 en su artículo 49 literal E.

Imagen 1. Extraída del IUIT No. 1015400628 del 23/12/2023 levantado por la Secretaría distrital de movilidad de Bogotá., impuesto al vehículo de placas **UVM138**

⁵⁹ “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.

⁶⁰ Cfr. PARRA QUIJANO, Jairo. *Manual de Derecho Probatorio*. Ed. Librería del Profesional. Bogotá D.C. 2002 pp. 63-64.

⁶¹ “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 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Ahora bien, al vencerse los términos legales con los que contaba la empresa investigada para ejercer su defensa, esta Superintendencia constató que ésta hizo uso de su derecho de contradicción y defensa mediante la radicación del escrito de descargos. Por lo tanto, se procede a efectuar el estudio correspondiente de sus argumentos frente a los cargos imputados.

Observa el Despacho que vencida la oportunidad procesal que tenía la investigada, la representante legal sostiene que hubo una **"Aplicación de normas suspendidas o declaradas nulas"**

En primer lugar, se procede a informarle al representante legal de la empresa que el principio de legalidad no se vulnera en ningún momento porque la facultad sancionatoria de la Supertransporte no emanaba del Decreto 3366 de 2003, sino directamente de leyes dictadas por el Congreso de la República: **Ley 336 de 1996**. Aunque el Consejo de Estado haya retirado del ordenamiento las sanciones del decreto reglamentario, las conductas constitutivas de infracción (como la alteración del servicio, carecer de documentos, etc.) siguen estando prohibidas directamente por el Estatuto Nacional de Transporte (Ley 336 de 1996). Por lo tanto, la imputación jurídica se realiza con base en la **Ley**, garantizando el principio de legalidad.

En segundo lugar, sobre el argumento de que **"La Superintendencia carece de competencia para imponer sanciones porque esa facultad proviene del Legislativo y no del Ejecutivo"**.

Es completamente cierto que la facultad de imponer sanciones debe ser creada por el Legislador, y en este caso así ocurrió. El Congreso de la República, mediante el artículo 44 de la Ley 336 de 1996, otorgó expresamente a las autoridades competentes (entre ellas la Superintendencia) la facultad de imponer las sanciones de amonestación, multas, suspensión o cancelación de licencias, registros, habilitaciones o permisos.

La Superintendencia ejerce una función constitucional de inspección, vigilancia y control que le delega el Presidente de la República (Art. 189, numeral 22 de la Constitución Política), pero la *tarifa de sanciones* y los *topos económicos* (hasta 2000 salarios mínimos vigentes) están fijados rigurosamente en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996. El Ejecutivo (la Supertransporte) no está "creando" la sanción, está aplicando la ley vigente dictada por el Legislativo.

En tercer lugar, afirma la investigada que: **"La Entidad carecía y aún carece de competencia por los efectos del fallo del 22 de mayo de 2008 del Consejo de Estado"**.

El argumento de la defensa ignora deliberadamente el principio de seguridad jurídica y la evolución del derecho de transporte. Con posterioridad a las discusiones del Decreto 3366 de 2003, el Congreso ha ratificado, aclarado y blindado los procedimientos y competencias sancionatorias de la Superintendencia a través de leyes de la República (por ejemplo, el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo - Ley 1437 de 2011, leyes de Plan Nacional de Desarrollo, y la reestructuración de la propia entidad).

Se le informa a la empresa investigada que la jurisprudencia constitucional y del Consejo de Estado ha aceptado de forma unánime la constitucionalidad de

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

las "normas de textura abierta" o tipos en blanco en el derecho administrativo sancionatorio, siempre que la remisión permita identificar la conducta genérica en la ley, lo cual se cumple a cabalidad con las obligaciones señaladas en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996 (prestación del servicio bajo las condiciones de seguridad, comodidad y legalidad).

En cuanto al argumento relacionado con la "Presunción de inocencia"

El representante legal exige un "examen exhaustivo" para llegar a la "verdad real y cierta" antes o al momento de la apertura, alegando que el agente no tenía elementos probables.

La defensa confunde claramente los requisitos de la resolución sancionatoria con los del auto de apertura e imputación de cargos. Para iniciar una investigación administrativa, la autoridad **no requiere certeza absoluta** ("verdad real y cierta"), sino **mérito inicial o indicios suficientes** de la ocurrencia de una infracción.

Precisamente porque la empresa cuenta con la presunción de inocencia, esta Superintendencia abre una investigación formal para que el investigado ejerza su derecho de contradicción, aporte pruebas y desvirtúe el informe. Exigir certeza plena antes de abrir el expediente haría inocua la etapa de descargos y el período probatorio. El IUIT aporta el mérito necesario y suficiente para iniciar el trámite, no para condenar de plano.

Por otro lado, la empresa tacha de falsedad el informe porque "**no se adecúa objetivamente a la realidad**" y amenazan con el Artículo 416 del Código Penal (Abuso de autoridad por acto arbitrario e injusto).

De acuerdo con el artículo 269 del CGP, quien pretenda tachar de falso un documento público tiene la obligación procesal de probarlo. La simple afirmación subjetiva de que el informe "no se adecúa a la realidad" no constituye una tacha de falsedad válida. Para destruir la presunción de legalidad del IUIT, la defensa debió aportar pruebas documentales contundentes que demuestren que el agente faltó a la verdad. Al no hacerlo, el informe permanece ileso.

En cuanto a la mención al artículo 416 del Código Penal no es más que una estrategia de intimidación jurídica sin sustento. El agente de tránsito actúa bajo el amparo de la ley y en cumplimiento de un deber legal (controlar el transporte público). Para que exista un delito de abuso de autoridad, tendría que demostrarse el dolo (la intención de dañar) y una arbitrariedad manifiesta, lo cual no se configura por el simple hecho de que el infractor no esté de acuerdo con la imposición del IUIT.

En conclusión, El debido proceso y la presunción de inocencia de la empresa están plenamente garantizados en este trámite administrativo. El IUIT contiene la información fáctica y legal suficiente para motivar el pliego de cargos. Dado que la defensa no ha aportado pruebas que desvirtúen la presunción de veracidad del documento público, la tacha de falsedad alegada carece de efectos jurídicos y el informe mantiene su pleno valor probatorio.

En cuanto al argumento relacionado con que "**el Agente de Tránsito VERIFICARA con la empresa si efectivamente la empresa estaba dando**

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

su consentimiento, es decir autorizara que el vehículo prestara este tipo de servicio sin que existiera un contrato"

No asiste razón al investigado al pretender trasladar la carga de la verificación en vía al Agente de Tránsito, bajo el argumento de una supuesta consulta telefónica o directa con la empresa.

El Informe Único de Infracciones de Transporte (IUIT) es un documento público que goza de presunción de legalidad y veracidad). El agente de tránsito constata hechos objetivos en el momento de la flagrancia (la ausencia del soporte documental físico o digital exigido para la modalidad de servicio). La "Guía de aplicación" invocada por la defensa constituye un criterio orientador, pero no suprime la obligación legal y objetiva del transportador de portar y presentar los documentos de control (como el FUEC) al momento de la orden de pare. Exigir que el agente suspenda el procedimiento en vía para "solicitar el consentimiento" de la empresa desnaturaliza la función de control inmediato y carece de sustento en la Ley 336 de 1996.

Por otro lado, Si bien la carga inicial de la prueba y la presunción de inocencia radican en cabeza del Estado, en el derecho administrativo sancionatorio opera una dinámica probatoria donde el investigado debe aportar los elementos que desvirtúen la falta constatada por la autoridad.

Al haberse expedido un IUIT que da cuenta de la prestación de un servicio no autorizado, la Superintendencia cumple con el requisito de tipicidad basándose en la prueba documental pública allegada por el agente. Por lo tanto, es el investigado quien se encuentra en mejor posición probatoria para demostrar que el vehículo sí contaba con los permisos pertinentes en el minuto exacto de la flagrancia, y no mediante simples afirmaciones sobre la "buena fe" que no logran desvirtuar la materialidad de la infracción registrada en el informe.

El argumento del investigado respecto a la "**doble calidad**" de la Superintendencia confunde las garantías del sistema penal acusatorio con la estructura legítima del procedimiento administrativo sancionatorio en Colombia (Ley 1437 de 2011 - CPACA).

La Corte Constitucional ha dejado claro que el debido proceso administrativo tiene matices y no es idéntico al penal. En la Superintendencia de Transporte **existe una separación funcional interna** (generalmente entre la Dirección de Investigaciones que formula cargos y el Despacho que resuelve), lo cual garantiza la imparcialidad. El ejercicio de la facultad sancionatoria del Estado no busca "simplemente sancionar", sino garantizar el orden público, la seguridad vial y el cumplimiento del régimen de transporte. La búsqueda de la verdad real se realiza a través del análisis objetivo de las pruebas del expediente, y no mediante la flexibilización de las normas de control de transporte terrestre automotor.

Una vez resueltos los argumentos esbozados por la representante legal de la empresa **TRANSPORTES SUPERTOIRS SAS con NIT. 830094390-1** en su escrito de descargos, esta Entidad procede a manifestar que la empresa antes mencionada en ningún momento aportó pruebas con las que lograra desvirtuar el cargo hoy debatido, si no que, por el contrario, se limitó única y exclusivamente a cuestionar el actuar de esta administración, por lo tanto, la

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

decisión de fondo se tomara teniendo en cuenta la única prueba que obra en el expediente, esto es el IUIT No. 1015400628 del 27/12/2023.

Previo a resolver el problema jurídico entablado en este cargo, considera el Despacho pertinente poner de presente que según la resolución No. 5085 de fecha 23/11/2001, la empresa se encuentra habilitada ante el Ministerio de Transporte para prestar el servicio de transporte terrestre automotor **especial**. Lo anterior quiere decir que los vehículos vinculados a la empresa deben ser destinados y despachos para ejecutar el servicio de transporte a un conglomerado en específico, es decir especial, tal como señala la normatividad del sector transporte. Tal y como se evidencia a continuación en el CEMAT:

EMPRESA VINCULADA												
NÚMERO RESOLUCIÓN	NIT	TELÉFONO	CELULAR	ESTADO HABILITACIÓN	TIPO CAPACIDAD	RADIO ACCIÓN	CLASE VEHÍCULO	MODALIDAD TRANSPORTE	MODALIDAD SERVICIO	FECHA RESOLUCIÓN	RAZÓN SOCIAL	DIRECC EMPRE:
5085	830094390	8630726		HABILITADA	CLASE	NACIONAL	BUS	PASAJEROS	ESPECIAL	23/11/2001	TRANSPORTES SUPERTOOURS S.A.S. - BT SUPERTOOURS	CALLE 1 NO. 10-4

Imagen 2. Captura de pantalla CEMAT – Consulta por placa UVM138

Una vez verificada la información se pudo establecer que efectivamente la empresa **TRANSPORTES SUPERTOOURS SAS con NIT. 830094390-1**, se encuentra habilitada para prestar el servicio de transporte en la modalidad de especial y a su vez que el número de resolución que le brinda esa habilitación es la 5085 de fecha 23/11/2001, demostrando de esta manera que no hubo una “cambio en la modalidad de servicio para la que se encontraba habilitada la empresa para la fecha en que se impuso el IUIT que dio origen a la presente investigación administrativa”.

Así las cosas, se evidencia que se está prestando un servicio no autorizado teniendo en cuenta que el comportamiento de la empresa debe estar ajustado a la normativa que regula el transporte especial, en el sentido que el servicio debe estar dirigido al transporte de un grupo específico de usuarios con un mismo origen y destino, que ninguno de ese presupuesto se ha cumplido en el caso que se está evaluando, por el contrario, se evidencia un servicio no autorizado.

Para desarrollar la anterior tesis anotada, se tiene el siguiente material probatorio y sustento jurídico, que permite determinar que la Investigada ha transgredido la normatividad que rige el sector transporte, veamos:

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

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

*"(...) **Artículo 16.-** De conformidad con lo establecido por el artículo 3, numeral 7 de la Ley 105 de 1993, sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio público de transporte estar sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según que se trate de rutas, horarios o frecuencias de despacho, o reas de operación, servicios especiales de transporte, tales como: escolar, de asalariados, de turismo y ocasional. (...)" (subrayado fuera del texto)*

***Artículo 18.** El permiso para prestar el servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones establecidas. (...)"*

En síntesis, se considera que existe un servicio no autorizado cuando la autoridad de tránsito, una vez determina la clase de servicio al cual se encuentra matriculado el vehículo, comprueba que el servicio que se está prestando con el mismo no cumple con las características del servicio autorizado sino de otro distinto, motivo por el cual los agentes en vía habrían documentado el hecho de estar incumpliendo dichas condiciones, al realizar una modalidad para la cual no se encontraba habilitado.

Se debe recordar que de conformidad con el artículo 2.2.1.8.3.3 del Decreto 1079 de 2015, se estableció que los agentes de control levantarán las infracciones a las normas de transporte en el formato que para el efecto reglamentará el Ministerio de Transporte y, que este informe se tendrá como prueba para el inicio de la investigación administrativa correspondiente.

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

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

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

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

En esos términos, la autenticidad del documento público es un aspecto de suprema importancia, puesto que el mérito probatorio de tal documento está en

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

función de su autenticidad y dado que el informe de Infracción al Transporte fue aportado a la presente actuación en original, este se entiende auténtico y tiene valor probatorio, a causa de esto, este da fe de los datos que de él se desprenden.

Dentro de estos, hechos tales como: la identificación de la empresa transportadora y la infracción cometida que se aprecia; circunstancias que en su conjunto invierten la carga de la prueba para la empresa, toda vez que es ella quien se le impone el deber de desvirtuar los mentados hechos que constituyen un indicio de su responsabilidad y deben tenerse como prueba al ser apreciados en su conjunto de acuerdo con las reglas de la sana crítica, pues guardan una armonía entre ellos.

Así mismo, la ley permite a las empresas de transporte público, y a los propietarios de vehículos, vincular a los equipos para la prestación de servicio público de transporte bajo la responsabilidad de la empresa afiladora. Por esto, es errado afirmar que la empresa prestadora de un servicio público de transporte terrestre automotor y el conductor de sus vehículos afiliados ejecutan la prestación del servicio de manera independiente o desligada, sin existir entre sí estrecha relación de las conductas desplegadas por ambos, ya que éstas deben dirigirse a una misma finalidad, la adecuada prestación del servicio público de transporte y el cumplimiento de las normas reguladoras del servicio de esta forma la empresa legalmente constituida es garante de conformidad con el artículo 984 del código de comercio.

En este sentido el código Civil, dispone lo siguiente.

"ARTICULO 2347. RESPONSABILIDAD POR EL HECHO PROPIO Y DE LAS PERSONAS A CARGO. Toda persona es responsable, no sólo de sus propias acciones para el efecto de indemnizar el daño sino del hecho de aquellos que estuvieren a su cuidado.

Así mismo, la Honorable Corte Constitucional sostiene:

"DE LA RESPONSABILIDAD DE LA EMPRESA PRESTADORA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR -Culpa in vigilando Culpa in eligendo - Teoría del riesgo creado o riesgo beneficio - Régimen de responsabilidad objetiva - Responsabilidad directa, Responsabilidad indirecta

"En el Código Civil regulan el tema de la responsabilidad civil extracontractual por el hecho ajeno. Este tipo de responsabilidad es la que se imputa por disposición de la ley a una persona que a pesar, de no ser la causante inmediata del daño, está llamada a repararlo por la presunción de culpa que sobre ella pesa, la cual, según un sector de /a doctrina acogido nuestro ordenamiento civil, se funda en el : incumplimiento del deber de vigilar, elegir o educar —culpa in vigilando, culpa in eligiendo- al causante inmediato del daño, con quien de acuerdo con los supuestos previstos en las normas, tiene una relación de cuidado o dependencia.

El entendimiento de la modalidad de responsabilidad por el hecho ajeno ofrece alguna discusión en la doctrina, como quiera que bajo una comprensión más compleja se suele sostener que la responsabilidad en estos casos no tiene origen en la conducta de un tercero responsabilidad

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

indirecta-, sino en el incumplimiento del deber propio - responsabilidad directa -, cual es en cada caso el de vigilar, elegir o educar y que vendría a constituir la causa inmediata del daño.

Al margen de esta discusión y de los diferentes alcances que se dejan expresados en esta providencia, se observa que la responsabilidad por el hecho ajeno tiene un fundamento común en la necesidad ponderada por el legislador dentro de su amplia potestad de configuración política, de garantizar a la víctima la reparación del daño, en consideración a la previsible incapacidad física o patrimonial de quien lo ocasiona en forma inmediata y la relación de dependencia o cuidado de éste con el civilmente responsable. Fundamento que a la postre no sufre alteración alguna si la institución jurídica es entendida bajo un régimen responsabilidad objetiva o uno de culpa presunta, o acaso razonada como responsabilidad directa o indirecta”.

“En nuestro régimen, en todo caso, la presunción de culpa comporta un reproche a la permisividad, tolerancia o negligencia de la persona que, por tener bajo su cuidado o dependencia a otra, ostenta lo que en el argot jurídico se denomina una “posición de garante ”y, por ello, el deber de tratar de impedir que aquél actúe ocasionando daños a terceros con su conducta. Así estructurado, es lo cierto que la lectura de la norma a pesar de la presunción que conlleva parecería exigir la prueba de la culpa del causante mediato frente a lo cual la doctrina nacional propone que tan sólo sea necesaria la prueba de la culpa del directamente responsable”.

De acuerdo con estos planteamientos, será a la empresa de Transporte a quien se le impondrá la carga de ejercer la vigilancia sobre la labor que desarrollen sus equipos, sobre el personal y, en general, sobre las actividades propias de su objeto social. Por tal razón, no se encuentra configurado ningún eximente de responsabilidad en este cargo, particularmente, el hecho exclusivo y atribuible a un tercero.

Teniendo en cuenta que la empresa investigada debía cumplir estrictamente con el marco normativo aplicable para prestar el servicio para el cual está habilitada, esta Dirección procederá a **DECLARAR RESPONSABLE** a la empresa **TRANSPORTES SUPERTOIRS S.A.S.**, con NIT 830.094.390-1, frente al **CARGO ÚNICO** formulado en el pliego de cargos. En consecuencia, se procederá a imponer la sanción correspondiente.

Así las cosas, debe tenerse claro, preciso y resaltarle al Investigado que la presente investigación recae sobre el IUIT No.1015400628 del 23/12/2023, impuesto al vehículo de placas **UVM138**, vehículo vinculado a la empresa, **TRANSPORTES SUPERTOIRS SAS con NIT. 830094390-1**, tal como fue descrito a lo largo de la resolución de apertura de investigación No.**14136 del 12 de septiembre de 2025**.

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

Se previó en la ley 1437 de 2011 que “[e]l acto administrativo que ponga fin al procedimiento administrativo de carácter sancionatorio deberá contener (...) la decisión final de archivo o sanción y la correspondiente fundamentación”.⁶²

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

Al respecto, para el cargo investigado se ha identificado (i) la imputación fáctica y (ii) la imputación jurídica, verificando la congruencia de las mismas con la resolución de apertura.⁶³ Y, con base en las pruebas recaudadas en la investigación se procede a:

8.1. DECLARAR RESPONSABLE

Del **CARGO ÚNICO**: Por infringir 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 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.

8.1.1. 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 (...).*

⁶² Cfr. Ley 1437 de 2011 artículo 49 numeral 4.

⁶³ A este respecto, la Corte Constitucional y el Tribunal Administrativo han resaltado la importancia del Principio de Congruencia entre los hechos concretamente reprochados en la apertura y los hechos reprochados en el acto final:

La Corte Constitucional ha explicado que el principio de congruencia “es uno de los elementos constitutivos del derecho fundamental al debido proceso consagrado en el artículo 29 de la Constitución Política, en la medida que impide determinadas decisiones porque su justificación no surge del proceso por no responder en lo que en él se pidió, debatió, o probó. En este orden, se erige con tal importancia el principio de congruencia que su desconocimiento es constitutivo de las antes denominadas vías de hecho, hoy causales de procedibilidad de la acción de tutela contra providencias judiciales.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia T-714 de 2013. M.P. José Ignacio Pretelt Chaljub.

El Tribunal Administrativo de Cundinamarca, respecto de que en las investigaciones por prácticas restrictivas de la competencia, indicó que se debe actuar “(...) exclusivamente contra las pruebas y motivaciones que sirvieron de base para la expedición del acto en mención, de allí que no deba referirse a temas y pruebas no contemplados en la resolución, puesto que no puede pretender ejercer defensa sobre actuaciones o imputaciones que no se han formulado, o pruebas sobre las cuáles no se han basado la acusaciones”. Cfr. H. Tribunal Administrativo de Cundinamarca. Sección segunda, Subsección A, expediente No. AT-2014-0016-01 del 23 de febrero de 2015.

Otras autoridades administrativas también han señalado que “[...] como se ha sostenido, en las investigaciones administrativas sancionatorias el eje central es la formulación de cargos por cuanto, es en ese momento en el cual se delimita la conducta reprochada –imputación fáctica–, las normas presuntamente vulneradas –imputación normativa– y el alcance del procedimiento, garantizándose de esta forma el debido proceso y el derecho de defensa al investigado, por cuanto en ese instante procesal es en el cual va a saber a ciencia cierta de qué se le acusa y de qué situaciones debe defenderse. [...] de encontrarse en una investigación que no se cumplió con el principio de tipificación, el cual garantiza el debido proceso y derecho de defensa que le asiste al investigado, el operador administrativo está en la obligación de reestablecer los derechos fundamentales precitados, a través de la decisión que establezca procedente”. Cfr. Superintendencia de Industria y Comercio Resoluciones 40564 de 2012 y 1516 de 2017.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

8.1.2. Graduación de la sanción

Se previó en el artículo 50 de la ley 1437 de 2011 que "(...) la gravedad de las faltas y el rigor de las sanciones por infracciones administrativas se graduarán atendiendo a los siguientes criterios, en cuanto resultaren aplicables: 1. Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados. 2. Beneficio económico obtenido por el infractor para sí o a favor de un tercero. 3. Reincidencia en la comisión de la infracción. 4. Resistencia, negativa u obstrucción a la acción investigadora o de supervisión. 5. Utilización de medios fraudulentos o utilización de persona interpuesta para ocultar la infracción u ocultar sus efectos. 6. Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes. 7. Renuencia o desacato en el cumplimiento de las órdenes impartidas por la autoridad competente. 8. Reconocimiento o aceptación expresa de la infracción antes del decreto de pruebas".

Conforme a lo manifestado en la parte motiva del presente acto administrativo y, acorde a la conducta que se investiga, como quiera que la sanción a imponer en el presente asunto es la establecida en el literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, siendo esta la normativa que fundamentó la expedición de la correspondiente investigación en contra de la empresa automotor especial, se realizará el siguiente análisis, teniendo en cuenta criterios de proporcionalidad, la ausencia de aceptación expresa de la infracción, y que el patrimonio⁶⁴ 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

⁶⁴Diccionario de la Real Academia de la lengua Recuperado el día 13 de noviembre de 2018, <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=SBOxisN> Conjunto de bienes pertenecientes a una persona natural o jurídica, o afectos a un fin, susceptibles de estimación económica, Real Academia de la lengua.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

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

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

Del **CARGO ÚNICO:** Por infringir 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 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 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

De conformidad con lo previsto en el literal a) del Parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, se impone sanción a título de **MULTA** de **MIL OCHOCIENTAS OCHENTA Y CINCO (1.885)** Unidades de Valor UVB, que a su vez corresponde a un valor de **DIECIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS M/CTE (\$18.850.000).**

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

Que se debe precisar que la conducta desplegada por la empresa, se toma teniendo en cuenta que esta genera un impacto social negativo, si se tiene 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, en una modalidad de servicio diferente a la que ha sido habilitada por el Ministerio de Transporte.

NOVENO: Pago de la multa por parte del infractor

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

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

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

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

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

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

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

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

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

DÉCIMO PRIMERO: De conformidad con lo consagrado en el artículo 64 de la Ley 1437 de 2011⁶⁵, de la Ley 1712 de 2014⁶⁶, el Decreto 767 de 2022⁶⁷ y

⁶⁵ ARTÍCULO 64. ESTÁNDARES Y PROTOCOLOS. Sin perjuicio de la vigencia dispuesta en este Código en

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

normas concordantes, las entidades que conforman la administración pública en los términos establecidos en el artículo 39 de la Ley 489 de 1998⁶⁸, dentro de los cuales se encuentran las autoridades u organismos de tránsito, deben propender porque la información sea pública, actualizada, transparente y accesible, lo que implica necesariamente la implementación y utilización de canales electrónicos cargados en su portal web y/o sede electrónica a fin de que las consultas, procedimientos, trámites, actuaciones, comunicaciones y notificaciones se hagan a través de estos medios, los cuales resultan idóneos para que la función pública se efectúe a la luz de los principios de economía, celeridad, eficiencia y oportunidad asegurando el pleno acceso al derecho de defensa y contradicción en condiciones de igualdad y seguridad jurídica, en consecuencia, para efectos de la notificación de esta actuación y en adelante, se surtirá a los canales electrónicos dispuestos en la sede electrónica de la Investigada.

En mérito de lo expuesto, la Dirección,

RESUELVE

ARTÍCULO 1. DECLARAR RESPONSABLE a la empresa de Servicio Público de Transporte Terrestre **TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1**, de conformidad con la parte motiva de la presente Resolución.

Del **CARGO ÚNICO**: Por infringir la conducta contemplada en el artículo 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 en concordancia con lo señalado en el literal e) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

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.

⁶⁶ "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."

⁶⁷ 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

⁶⁸ ARTICULO 39. INTEGRACION DE LA ADMINISTRACION PUBLICA. La Administración Pública se integra por los organismos que conforman la Rama Ejecutiva del Poder Público y por todos los demás organismos y entidades de naturaleza pública que de manera permanente tienen a su cargo el ejercicio de las actividades y funciones administrativas o la prestación de servicios públicos del Estado colombiano.

La Presidencia de la República, los ministerios y los departamentos administrativos, en lo nacional, son los organismos principales de la Administración.

Así mismo, los ministerios, los departamentos administrativos y las superintendencias constituyen el Sector Central de la Administración Pública Nacional. Los organismos y entidades adscritos o vinculados a un Ministerio o un Departamento Administrativo que gocen de personería jurídica, autonomía administrativa y patrimonio propio o capital independiente conforman el Sector Descentralizado de la Administración Pública Nacional y cumplen sus funciones en los términos que señale la ley.

Las gobernaciones, las alcaldías, las secretarías de despacho y los departamentos administrativos son los organismos principales de la Administración en el correspondiente nivel territorial. Los demás les están adscritos o vinculados, cumplen sus funciones bajo su orientación, coordinación y control en los términos que señalen la ley, las ordenanzas o los acuerdos, según el caso.

Las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales son corporaciones administrativas de elección popular que cumplen las funciones que les señalan la Constitución Política y la Ley.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

ARTÍCULO 2. SANCIONAR a la empresa **TRANSPORTES SUPERTOOURS SAS** con **NIT. 830094390-1**, por incurrir en la conducta descrita en el **CARGO ÚNICO**, con **MULTA** de **MIL OCHOCIENTAS OCHENTA Y CINCO (1.885)** Unidades de Valor UVB, que a su vez corresponde a un valor de **DIECIOCHO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA MIL PESOS M/CTE (\$18.850.000)**.

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 las líneas telefónicas [\(601\) 3526700](tel:6013526700) y línea gratuita nacional 01 8000 915 615, donde le será generado el recibo de pago con código de barras en el cual se detallará el valor a cancelar. El pago deberá realizarse en el BANCO DE OCCIDENTE a favor de la SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE en la cuenta corriente 223-03504-9.

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 **TRANSPORTES SUPERTOOURS SAS** con **NIT. 830094390-1**, 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 esta a la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

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

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

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa

ARTÍCULO 6. Una vez en firme la presente Resolución en los términos del artículo 87 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo remítase copia de esta al Grupo de Cobro Persuasivo y Jurisdicción Coactiva de la Superintendencia de Transporte.

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



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

	Nombre del funcionario	Documento Firmado Digitalmente
Proyectó y elaboró	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [17/julio/2026 01:28:36 p. m.]
Revisó	Neyffer Julieth Salinas Gutierrez	neyffersalinas [21/julio/2026 08:16:39 a. m.]
Aprobó	Luis Carlos Quintero Peña	luispena [21/julio/2026 04:48:13 p. m.]

Notificar:
TRANSPORTES SUPERTOURS SAS con NIT. 830094390-1
Representante legal o quien haga sus veces
Dirección⁶⁹: CALLE 67 A 66 34
BOGOTA, D.C.

Proyectó: Steven José Castellón Álvarez. – Abogado Contratista DITTT
Revisó: Daniela Esperanza Cabuya Palacios - Abogada Contratista DITTT
Revisó: Neyffer Julieth Salinas Gutiérrez – Coordinadora Grupo IUIT – DITTT

⁶⁹ Únicamente autorizó notificación física en la dirección registrada en RUES. Rad. [20255341030992](#) del 25/09/2025.

RESOLUCIÓN No 009078 DE 21 julio 2026

Por la cual se decide una investigación administrativa