

Bogotá, 14/07/2023

Al contestar citar en el asunto



Radicado No.: **20235330577521**

Fecha: 14/07/2023

Señor (a) (es)

Beat Ride App Colombia S.A.S

Calle 95 No. 71 - 75

Bogota, D.C.

Asunto: 3920 Notificacion De Aviso

Respetado Señor(a) o Doctor(a):

De manera atenta, me permito notificarle que la Superintendencia de Transporte, expidió la(s) resolución(es) No(s) 3920 de 29/06/2023 contra esa empresa.

De conformidad con el artículo 69 de la Ley 1437 de 2011 por la cual se expide el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, se remite para lo pertinente copia íntegra de la(s) resolución(es) en mención, precisando que las misma quedará debidamente notificada al finalizar el día siguiente a la fecha de entrega del presente aviso en el lugar de destino.

Adicionalmente, me permito informarle que los recursos que legalmente proceden y las autoridades ante quienes deben interponerse los mismos, se relacionan a continuación:

Procede recurso de reposición ante el (la) Directora de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Procede recurso de apelación ante Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte dentro de los 10 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Procede recurso de queja ante el Superintendente de Transporte dentro de los 5 días hábiles siguientes a la fecha de notificación.

NO

SI

Sin otro particular.

Atentamente,



Carolina Barrada Cristancho
Coordinadora Grupo de Notificaciones

Anexo: Copia del Acto Administrativo
Proyectó: Nataly Alexandra Garzón Quintero
Revisó: Carolina Barrada Cristancho

**MINISTERIO DE TRANSPORTE
SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

RESOLUCIÓN NÚMERO 3920 DE 29/06/2023

“Por medio de la cual se resuelve un recurso de apelación”

**EL SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE**

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

CONSIDERANDO:

PRIMERO. Inicio de la investigación. Mediante la Resolución No. 9184 del 04 de noviembre de 2020¹, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre abrió investigación administrativa en contra de la Sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S identificada con Nit. 901183305-4, formulando los siguientes cargos:

“CARGO PRIMERO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 9 de la Ley 336 de 1996, relacionado con que la prestación del servicio público de transporte dentro del país se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 9º de la Ley 336 de 1996, cuyo contenido se relaciona con la prestación del servicio público de transporte. (...)

CARGO SEGUNDO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la obligatoriedad de las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, de solicitar y obtener habilitación para operar.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 11 de la Ley 336 de 1996, cuyo contenido se relaciona con la prestación del servicio público de transporte. (...)”

CARGO TERCERO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, relacionado con los permisos para la prestación del servicio público de transporte.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 16 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la obligación que tienen los conductores de contar con la habilitación para la prestación del servicio público de transporte, referido puntualmente a que la prestación del servicio público de transporte está sujeta, además, a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según corresponda.

¹ Notificada personalmente por medio electrónico el 04 de noviembre de 2020 de acuerdo con el identificador del certificado E34279759-S, E34285861-R, expedido por Lleida S.A.S., Aliado de 4-72.

CARGO CUARTO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, relacionados con la capacidad transportadora con que deben contar las empresas operadoras del servicio público de transporte.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 22 de la Ley 336 de 1996, cuyo contenido se relaciona con el cumplimiento de la capacidad transportadora por parte de los conductores que ofrecen sus servicios a través del aplicativo tecnológico "BEAT".

CARGO QUINTO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, relacionados con el registro y matrícula de equipos para la prestación del servicio público de transporte.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 23 de la Ley 336 de 1996, mediante el cual se exige a todas las empresas de transporte prestar el servicio público de transporte con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte.

CARGO SEXTO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, relacionado con las condiciones que deben cumplir los equipos destinados al servicio público de transporte para efectos de la homologación correspondiente.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 31 de la Ley 336 de 1996, el cual se relaciona con el cumplimiento de las condiciones que deben cumplir los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior en la medida en que, en el citado artículo, se dispuso que los equipos destinados al servicio público de transporte deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas, de conformidad con el Reglamento respectivo para la homologación de estos.

CARGO SÉPTIMO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la obligación de vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 34 de la Ley 336 de 1996, por medio del cual se impone la obligación a las empresas de transporte público de vigilar y constatar que sus conductores cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio prestado, así como también, su afiliación al sistema de seguridad social.

CARGO OCTAVO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la exigencia de desarrollar programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, y desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte, para los operadores de los equipos a través de los cuales se presta el servicio de transporte.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 35 de la Ley 336 de 1996, en el cual se dispuso que las empresas de transporte público deberán (i) desarrollar a través del Instituto de Seguros Sociales o de la E.P.S. autorizadas, los programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, con el objeto de garantizar la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio y (l) desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte, a todos los operadores de los equipos destinados al servicio público, con el fin de garantizar la eficiencia y tecnificación de los operarios.

CARGO NOVENO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado de las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013, en lo que concierne al mantenimiento preventivo y correctivo.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en el cual se señala que los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico mecánicas establecidas para su funcionamiento. El mencionado artículo señala que ello se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

CARGO DÉCIMO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado de las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013, relativo al alistamiento diario.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en el cual se señala que los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico mecánicas establecidas para su funcionamiento. El mencionado artículo señala que ello se presumirá con la adquisición de los seguros legalmente exigidos, sin perjuicio de que las autoridades competentes ordenen su revisión periódica o para determinados casos.

CARGO DÉCIMOPRIMERO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto Ley 2106 de 2019, relacionado con el deber de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.*

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, por medio del cual se impone la obligación a todas las entidades, organizaciones o empresas públicas o privadas, que cuenten con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a 10 unidades, o que contrate o administre personal de conductores, de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, de conformidad con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte.

CARGO DÉCIMOSEGUNDO: *Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 994 del Decreto 410 de*

1971, relacionado con la exigencia al transportador de tomar seguros que cubran los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte.

BEAT RIDE presuntamente facilitó la violación del artículo 994 de la Decreto 410 de 1971, el cual se relaciona con la exigencia al transportador de tomar seguros que cubran los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte. Dicha facilitación, presuntamente se deriva de que se permite que los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores vinculados al aplicativo tecnológico "BEAT", previamente verificados y habilitados por la Investigada para hacer uso de la misma, presten el servicio público de transporte público sin la suscripción de las pólizas requeridas para dicho servicio y en las condiciones señaladas en el régimen del transporte.

CARGO DÉCIMOTERCERO: Por la presunta alteración del servicio público de transporte que ha generado su conducta, a la luz del artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

BEAT RIDE presuntamente altera la prestación del servicio público de transporte en sí mismo considerado, al disponer de herramientas tecnológicas que facilitan la prestación de este servicio público por parte de terceros sin el cumplimiento de los requisitos legales establecidos para tal efecto, de conformidad con lo establecido en los numerales anteriores; lo cual tiene un impacto general en las condiciones del servicio, en su disponibilidad y seguridad frente a los usuarios e, igualmente, en las características del mercado en el cual se desarrolla, como quiera que se alteran las barreras de ingreso, al permitir que terceros desconozcan las exigencias legales y reglamentarias para proveer dicho servicio, el cual se encuentra regulado por el Estado, de conformidad con lo previsto en los Artículos 333 y 334 de la Constitución Política. (...)”

1.1 Asimismo, teniendo en cuenta el **ARTÍCULO NOVENO** de la Resolución en mención, se ordenó publicarla para que los terceros que tuviesen interés en la actuación se hicieran parte, de conformidad con los artículos 37 y 38 de la Ley 1437 de 2011. Una vez vencido el término previsto, no se presentaron solicitudes.

1.2 Mediante Resolución 967 del 31 de marzo de 2022, se procede a corregir de oficio una actuación administrativa, por las razones expuestas en dicho acto administrativo.

SEGUNDO. Decisión de la investigación. Mediante Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022, la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, resolvió:

"ARTÍCULO PRIMERO: Declarar RESPONSABLE a la empresa BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S. identificada con NIT 901183305 - 4., de conformidad con la parte motiva del presente proveído, así:

Del CARGO PRIMERO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 9 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO SEGUNDO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO TERCERO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 16 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO CUARTO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO QUINTO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO SEXTO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 31 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO SÉPTIMO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO OCTAVO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996.

Del CARGO NOVENO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013.

Del CARGO DÉCIMO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013.

Del CARGO DÉCIMO PRIMERO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto 2106 de 2019.

Del CARGO DÉCIMO SEGUNDO a la Investigada por la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 994 del Decreto 410 de 1971.

Del CARGO DÉCIMO TERCERO a la Investigada por la alteración del servicio público de transporte que ha generado su conducta, a la luz del artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

ARTÍCULO SEGUNDO: SANCIONAR a la empresa BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S. identificada con NIT 901183305 - 4., frente a:

CARGO PRIMERO por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 9 de la ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO SEGUNDO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO TERCERO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO CUARTO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL

DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO QUINTO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO SEXTO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 31 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO SÉPTIMO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO OCTAVO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO NOVENO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO DÉCIMO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO DÉCIMO PRIMERO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto 2106 de 2019 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

CARGO DÉCIMO SEGUNDO: por incurrir en la facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 994 del Decreto 410 de 1971 con MULTA de CUARENTA Y SIETE MILLONES OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOSCIENTOS SESENTA Y TRES PESOS CON CINCO

CENTAVOS M/CTE (\$47.840.263,5), por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo.

Para un VALOR TOTAL de QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES OCHENTA Y TRES MIL CIENTO SESENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$574.083.162).

CARGO DÉCIMO TERCERO: por incurrir en la alteración del servicio público de transporte que ha generado su conducta, a la luz del artículo 45 de la Ley 336 de 1996 con AMONESTACIÓN, por las razones expuestas en la parte motiva del presente acto administrativo, la cual consiste en realizar los ajustes que correspondan para permitir, facilitar o intermediar servicios que sí obedezcan a figuras contractuales válidas distintas al contrato de transporte público, como lo puede ser el contrato de arrendamiento con conductor; salvo cuando la plataforma sea utilizada por empresas legalmente constituidas y debidamente habilitadas o por conductores habilitados para prestar el servicio público de transporte, usando para ello vehículos autorizados para tal fin, siempre en cumplimiento del marco normativo que resulte aplicable. (...)" (Sic)

Resolución que fue notificada personalmente por correo electrónico el 14 de julio de 2021 de acuerdo con el identificador del certificado No. E80464457-S, E80464461-S, E80465447-R, E80465449-R expedido por Lleida S.A.S., Aliado de 4-72.

TERCERO. Impugnación de la decisión. El doctor JORGE JAECKEL KOVACKS, en calidad de Apoderado de la Sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S identificada con Nit. 901183305-4., interpuso recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022, a través del radicado No. 20225341141792 del 20 de julio del 2022, dentro del término legal.

Adicional a lo anterior, la investigada allegó el radicado No. 20235340099832 del 02 de febrero de 2023, con asunto: "*Recurso de reposición y en subsidio de apelación contra la Resolución 2323 del 14 de julio de 2022. Memorial remisorio de sentencia del Tribunal.*" Sin embargo, el mismo se encuentra por fuera del término establecido, por tanto, no se tendrá en cuenta.

CUARTO. Decisión recurso de reposición. Mediante Resolución No. 9555 del 11 de noviembre del 2022², la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre, resolvió los recursos interpuestos en término por el representante legal de la empresa, en los siguientes términos:

"ARTÍCULO PRIMERO: CONFIRMAR la Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022 de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo. (...)"

QUINTO. Competencia del Despacho del Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre. El Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre es competente para conocer del presente recurso por cuanto el numeral 11 del artículo 20 del Decreto 2409 de 2018 establece que es función de este Despacho, "*Tramitar y decidir en segunda instancia las investigaciones administrativas que hayan cursado en primera instancia en las Direcciones a su cargo, con ocasión a las infracciones al régimen relacionado con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito.*"

² Comunicada el 11 de noviembre de 2022, de acuerdo con el identificador del certificado No. E89506930-S, E89506931-S y E89507909-R, E89507908-R, expedido por Lleida S.A.S., Aliado de 4-72.

Teniendo en cuenta que la Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022 fue proferida por la Dirección de Investigaciones de la Delegatura de Tránsito y Transporte, el competente para decidir el recurso interpuesto es el Superintendente Delegado de Tránsito y Transporte Terrestre, quien se encuentra dentro del término previsto en el artículo 52 de la Ley 1437 de 2011 para proferir decisión.

SEXTO. Análisis de los argumentos del recurrente

Revisados los argumentos del recurrente y los hechos que dan motivo a la expedición de la Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022, este Despacho procede a resolver el recurso de apelación interpuesto, en los siguientes términos:

6.1. Tipicidad y congruencia con la sanción

El recurrente manifiesta: "(...) *Infracción a los artículos 29 de la Constitución y 47 de la Ley 1437 de 2011 - Falta de congruencia entre la formulación de cargos contenida en la Resolución 9184 de 2020 y las sanciones impuestas en la Resolución 2323 de 2022, la cual genera violación a los derechos de defensa y debido proceso (...)*

Así, de acuerdo con la precisión y claridad exigida por la ley para la formulación de cargos, la Resolución de imputación de cargos 9184 de 2020 señaló, igualmente, que de encontrarse probada la infracción a las normas objeto de los cargos se impondría UNA (1) sanción, según los criterios y montos fijados en la Ley 336 de 1996. Es de anotar que la única referencia que contiene el acto de apertura de investigación a la sanción que se podría imponer es la transcrita en el párrafo anterior, pues en ninguna parte de la formulación de cargos que aparecen en las páginas 27 a 32 se menciona la sanción o la norma en que se fundamenta. (...).

En consecuencia, dado que en la formulación de cargos la Resolución 9184 de 2020 indicó -con claridad y precisión- que de encontrarse probadas las conductas por las que se investigó se impondría UNA (1) multa y que, a diferencia de lo anterior, en la Resolución 2323 de 2022 se impusieron DOCE (12), no existe absoluta coherencia entre la formulación de cargos y las sanciones impuestas, por lo que la Resolución 2323 de 2022 infringe el principio de congruencia y con él los derechos de defensa y debido proceso protegidos por el artículo 29 de la Constitución.

Una conclusión diferente a la anterior únicamente podría sustentarse en que la Resolución 9184 de 2020 planteó la posibilidad de una multa por cada uno de los cargos. Tal interpretación desafiaría la claridad y precisión de la formulación de cargos, pues los elementos del artículo 47 del CPACA no pueden ser implícitos, sino claros, precisos y expresos, toda vez que, como lo señaló el Consejo de Estado, las formalidades y requisitos previstos para la formulación de cargos son estrictas y su omisión o ambigüedad generan la infracción al artículo 29 de la Carta. Así las cosas, bajo este supuesto, todo el proceso adelantado por la Dirección sería contrario al derecho de defensa, evidenciándose tal irregularidad en la Resolución 2323 de 2022 que se solicita revocar. (...)

3.1 El principio de tipicidad y su aplicación en el derecho administrativo sancionatorio (...)"

Consideraciones del Despacho

Este Despacho no comparte la apreciación del apoderado frente a la manifestación de que solo es dable imponer una multa y no trece, porque, en su opinión, se estaría violando el principio de congruencia.

En primer lugar, respecto del principio de congruencia en la sentencia, el artículo 281 del Código General del Proceso establece que esta deberá estar en consonancia con los hechos y las pretensiones aducidos en la demanda, en las demás oportunidades previstas en el proceso y con las excepciones que aparezcan probadas y hubieren sido alegadas si así lo exige la ley, es decir, que lo probado a lo largo de la actuación, deberá estar plasmado en la decisión final.

Al respecto ha señalado la Corte Constitucional:

*"El juez debe tomar su decisión de manera congruente con los hechos, pretensiones y excepciones probadas dentro del proceso. Por lo tanto, no podrá proferir una sentencia en la que se pronuncie acerca de algo que no fue solicitado por las partes (extra petita) o en la que otorgue más de lo pedido (ultra petita), pero tampoco podrá fallar sin pronunciarse acerca de todas las pretensiones, pues de lo contrario deberá explicar de manera suficiente las razones por las cuales omitió referirse a algún pedimento. El principio de congruencia de la sentencia además garantiza el oportuno uso del derecho de defensa por parte de las partes, puesto que les permite hacer uso de cada una de las herramientas establecidas en la ley para ello."*³

En consecuencia, la tasación de la multa con base en criterios de tasación parcial, basados en cargos individualmente considerados no desdibuja el concepto de una sanción, siempre y cuando la misma no supere los límites máximos establecidos en las normas vigentes y se impongan respetando los criterios de razonabilidad y proporcionalidad de la sanción, por lo tanto, la tasación de la multa es coherente con la actuación administrativa iniciada con la resolución 9184 de 2020, en donde se definieron efectivamente los diferentes cargos imputados, lo que implica la coherencia de la decisión definitiva con lo probado en la investigación.

En segundo lugar, respecto de la graduación de la sanción, es indispensable indicar que el artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, consagró una "...enumeración de criterios los cuales debe tener en cuenta la autoridad que adelanta la investigación al definir la gravedad de la falta y el rigor de la sanción por imponer"⁴, por tal razón, no deben entenderse los criterios establecidos como un todo, por el contrario, su interpretación debe ser objetiva, circunstancia que permite determinar si el criterio se ajusta o no a los supuestos de hecho y/o a las conductas endilgadas al infractor.

Con base en los anteriores criterios, esta Superintendencia aplicó los numerales 1º, y 6º del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011, teniendo en cuenta que estos hacen referencia al "Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados." y "Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes", entendiéndolos como los criterios que "...permite [n] valorar la actitud del infractor frente a las mismas autoridades y la ley, (...) y el incumplimiento general de las normas que regulan ciertas actividades de permanente cumplimiento por los particulares."⁵

Se insiste, en relación con la imposición de una sola sanción, que endilgar cargos independientes no implica la imposición de multiplicidad de sanciones, sino que permite llegar a una graduación total cuando quiera que con una misma conducta realizada de manera reiterada o por el desconocimiento de varias disposiciones normativas, se infringe la Ley. Para el presente asunto en investigación, se encuentra probado que el comportamiento del investigado facilitó la

³ Corte Constitucional. Sentencia T-455/16.

⁴ COMENTARIOS AL NUEVO CÓDIGO DE PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO Y DE LO CONTENCIOSO ADMINISTRATIVO, Enrique José Arboleda Perdomo, Segunda Edición Actualizada, Pág. 92 - 94

⁵ Ídem

inobservancia de las obligaciones previstas en las normas de transporte público y que a manera enunciativa señala la Circular Externa 15 de la Superintendencia de Transporte, para quienes destinan vehículos particulares para la prestación de un servicio público, es decir, para un servicio diferente de aquel para el cual tiene licencia de tránsito.

Ahora bien, del artículo 9 de la ley 105 de 2013 se concluye que, quienes faciliten la violación de las normas, incurren en una conducta autónoma e independiente y por ello, son sujetos de sanción, de acuerdo con la tasación prevista en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, norma que contempla como máximo de sanción pecuniaria, 700 salarios mínimos legales mensuales vigentes, monto que no fue superado en la decisión de fondo, al momento de la imposición de la sanción.

Así mismo, este Despacho sostiene que, en atención al pliego de cargos formulado, a las normas transgredidas y las sanciones previstas para los mismos, se han cumplido los principios de legalidad, tipicidad y proporcionalidad, en particular, en lo que corresponde a la imposición de las multas y la amonestación a título de sanción, tal como fue sustentado en la resolución No. 2323 del 14 de julio de 2022 por medio de la cual se decidió de fondo el presente procedimiento administrativo sancionatorio que guarda coherencia con los cargos imputados y las conductas desde la apertura de investigación junto con las normas transgredidas, contrario a lo manifestado por el recurrente.

De igual forma, se pone de presente que bajo el amparo del principio de tipicidad que se observa en los procedimientos administrativos de naturaleza sancionatoria, la Sentencia T - 713 de 2012, señaló "*...no se reclama con el mismo grado de rigor que se demanda en materia penal, en virtud de la divergencia en la naturaleza de las normas, el tipo de conductas reprochables, los bienes objeto de protección y la finalidad de la sanción. Sin embargo, ello no obsta para exigir la tipicidad de las conductas reprochables, la predeterminación de la sanción y la existencia de un procedimiento que asegure el derecho a la defensa.*"

En esa medida y al amparo de la sentencia anterior, está evidenciado que las conductas gozan de tipicidad pues estas fueron ejecutadas por la investigada y se concretó en las figuras infringidas previstas y definidas por la ley como reprochables, de igual manera, la sanción fue predeterminada y el procedimiento igualmente establecido desde el pliego de cargos, aspectos que no fueron identificados por el actor, para que este Despacho evaluará la violación al debido proceso.

El principio de tipicidad en el campo del derecho administrativo sancionador se satisface cuando concurren tres elementos:

- i) Que la conducta sancionable sea descrita de manera específica y precisa, bien porque la misma esté determinada en el mismo cuerpo normativo o sea determinable a partir de la aplicación de otras normas jurídicas.*
- ii) Que la sanción prevista en la ley tenga un contenido material definido en la ley.*
- iii) Que exista correlación entre la conducta y la sanción.*⁶

Por tanto, el cuerpo normativo en el que se apoya la presente actuación administrativa, está compuesto por los artículos 9, 11, 16, 22, 23, 31, 34, 35 y 38 de la Ley 336 de 1996⁷, en concordancia con los artículos 3 y 4 de la Resolución

⁶ Corte Constitucional, Sentencia C-032, 25/01/17

⁷ "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

315 de 2013⁸; el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011⁹, modificado por el artículo 110 del Decreto 2106 de 2019¹⁰ y el artículo 994 del Decreto 410 de 1971¹¹. Así mismo, se estableció como infractor, a aquellas "...personas que violen o faciliten la violación de las normas de transporte", al amparo del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, por ello, es claro que nos encontramos frente a una persona jurídica, que, de acuerdo con el material probatorio recaudado, facilitó la violación de normas de transporte a través de su plataforma o portal de contacto, una de sus líneas de acción vinculada al transporte público.

El numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993¹², señala lo siguiente:

"Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

(...)

*4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
(...)"*

Sobre ese particular, debemos señalar que la norma se encuentra vigente y plantea, varios aspectos, que, en consideración de este Despacho, debemos desagregar y que permite plantear su aplicación en el ámbito de la presente actuación:

- *"Sujetos de las sanciones"*. La norma señala a quienes se les puede aplicar la sanción y cuál es la causa de esta, que en este caso es la sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S.
- *"Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte"*. En este caso y como factor de competencia, es la Ley la que determina que será la Superintendencia de Transporte quien imponga las respectivas sanciones por violación a las normas de transporte.
- *"Según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte."* Se aplicaron en la presente actuación administrativa, las normas sobre transporte de pasajeros de conformidad con la Ley 336 de 1996 y normas concordantes ya indicadas en líneas anteriores.

Por lo anterior, pueden ser sujetos de sanción:

- *"Las personas"*. Naturales o jurídicas y en este caso, BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., es una persona jurídica
- *"Violen"*. Es decir, que cometan por sí mismas la infracción o infracciones a las normas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte dentro del país.
- *"faciliten la violación de las normas"*. Según el diccionario de la Real Academia Española, facilitar es, *"Hacer fácil o posible la ejecución de algo"*

⁸ *"Por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones"*

⁹ *"Por la cual se promueve la formación de hábitos, comportamientos y conductas seguros en la vía y se dictan otras disposiciones."*

¹⁰ *Por el cual se dictan normas para simplificar, suprimir y reformar trámites, procesos y procedimientos innecesarios existentes en la administración pública" - Diseño, implementación y verificación del plan estratégico de seguridad vial.*

¹¹ *"Por el cual se expide el Código de Comercio" - exigencia para el transportador de tomar seguro*

¹² *"Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones."*

o la consecución de un fin", lo que implica que BEAT con su esquema, sistema de información o plataforma establecida como portal de contacto, estaría haciendo posible la práctica del servicio de transporte de pasajeros de forma ilegal, ya que se hace por parte de personas que no están constituidas ni habilitadas para tal fin, ni con vehículos registrados o habilitados para ello, de donde se deduce la participación activa de BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., en actos o hechos que se configuran infracciones normativas a la regulación del servicio público de transporte de pasajeros, ya que esto solo es posible si tanto pasajero como prestador del servicio de transporte, tienen en su dispositivo la aplicación¹³ o app del infractor.

Estos preceptos normativos reflejan que, ante una infracción, se prevén multas de uno (1) a setecientos (700) salarios mínimos mensuales vigentes conforme al literal a) del parágrafo del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, que al tenor literal señala:

"ARTÍCULO 46. (Modificado por el Artículo 320 del Decreto 1122 de 1999). Con base en la graduación que se establece en el presente artículo, las multas oscilarán entre 1 y 2000 salarios mínimos mensuales vigentes teniendo en cuenta las implicaciones de la infracción y procederán en los siguientes casos:

(...)

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;

(...)"

Así las cosas, esta Superintendencia, en cumplimiento de las garantías constitucionales y procesales, atendió a los parámetros de graduación de la sanción, en particular, las previstas en los numerales 1 y 6 del artículo 50 de la Ley 1437 de 2011:

"- Daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados." y
- Grado de prudencia y diligencia con que se hayan atendido los deberes o se hayan aplicado las normas legales pertinentes".

Los anteriores criterios, para el fallador, responden al principio de proporcionalidad de las infracciones cometidas, determinación que no violenta los topes dispuestos en salarios mínimos mensuales para la persona jurídica investigada, pues, la sanción es inferior a 700 salarios mínimos mensuales vigentes y dentro del plenario, no se ha demostrado que la multa haya sido confiscatoria o desproporcionada. Por ello, considera este Despacho que la multa impuesta no desborda los parámetros previstos por el legislador ni es subjetiva, razón demás que fundamenta el cumplimiento por parte de esta autoridad de los principios orientadores de las actuaciones administrativas, así como a la aplicación de los principios establecidos en el artículo 3º. del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Ahora bien, para la tasación de la multa, esta Superintendencia consideró, en la resolución 2323 del 14 de julio de 2022, los parámetros propios del principio de proporcionalidad, conforme al cual se evaluó:

¹³ Según la RAE : "Tipo de programa informático diseñado como herramienta que permite al usuario realizar diversos trabajos."

- (i) la gravedad de la conducta frente a los intereses jurídicos tutelados;
- (ii) el mínimo y el máximo previsto por la ley;
- (iii) la situación financiera del infractor, de forma que la multa no sea confiscatoria; y
- (iv) los demás criterios establecidos en el artículo 50 de la ley 1437 de 2011.

En consecuencia, el monto de la sanción pecuniaria fue proporcional a los hechos que le sirven de causa y a los fines de las normas que la autorizan, así como a la situación particular del infractor, para que, en este caso concreto, la multa no resultara confiscatoria o injusta, lo contrario no está probado.

De igual manera, a lo largo de la presente investigación administrativa y durante las etapas procesales se dio la oportunidad a la investigada para que aportara las pruebas que considere pertinentes a fin de desvirtuar los cargos y la conducta endilgada, desde la etapa de averiguación preliminar en la que se solicitó información a la investigada, con el fin de recopilar el material probatorio suficiente para determinar la conveniencia de iniciar una investigación administrativa en su contra hasta la etapa previa al fallo.

No es posible aceptar la línea argumentativa encaminada a señalar que se infringe el derecho de defensa y el debido proceso protegido por el artículo 29 de la Constitución, si en la investigación se dio la oportunidad para ejercitar el derecho de defensa, como es la resolución 2715 del 21 de abril de 2021, "por el cual se ordena la apertura del periodo probatorio se admiten, se rechazan y se decretan unas pruebas de oficio", por medio de la cual se admiten y se le da valor probatorio que les corresponda a las pruebas que el ad quo consideró admitir y que fueron indicadas en el escrito de descargos, así como ordenó que se tuvieron como pruebas unos documentos y rechazar otras¹⁴.

Por lo anterior, es claro y conforme a lo expuesto por la Corte Constitucional en Sentencia T-051 de 2016, que se observaron las garantías mínimas al debido proceso, contrario a lo que afirma el recurrente:

"Las garantías establecidas en virtud del debido proceso administrativo, de acuerdo a la jurisprudencia sentada por este alto Tribunal, son las siguientes: "(i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la Ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso."

En ejercicio de esas garantías, se parte de la base de los principios de necesidad y carga de prueba, todo ello en ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de los entes de supervisión en los mercados en los que actúan y que es de amplio conocimiento de la investigada.

En esa medida, este Despacho evidencia que los elementos esenciales del tipo se presentan de forma clara en el proceso sancionatorio bajo estudio, pues del análisis de dichos elementos, tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad, surge la estructura de los cargos, que no ha sido desvirtuados por el actor, como para mantener la presunción de inocencia. Al respecto, el Consejo de Estado a través de sentencia del 22 de octubre de 2012, precisó:

¹⁴ Folios 138 a 144 vuelta del expediente

"La aplicación de los principios de tipicidad, antijuridicidad y culpabilidad son predicables de toda actuación sancionatoria confiada a la Administración; ahora bien, no se trata de una aplicación idéntica a la que realiza el derecho penal, en razón a que éstos deben modularse a acomodarse a las particularidades de la actuación administrativa. A su vez, la construcción general de una teoría de la infracción administrativa no implica desconocer que cada ámbito de la administración presenta especificidades que conllevan a la necesidad de un análisis sectorial de los mencionados principios."¹⁵ (Se subraya)

En este sentido, las conductas que se reprochan son típicas, antijurídicas y culpables, pues la ausencia de la debida diligencia en el ejercicio de la actividad empresarial está probada dentro del procedimiento administrativo sancionatorio que nos ocupa, por ello, el elemento de tipicidad se encuentra configurado y previsto en la regulación, toda vez que la obligación incumplida objeto de sanción está previamente determinada a través de disposiciones normativas de carácter legal como se explicó previamente, normas señaladas desde la resolución 9184 de 2020, de apertura de investigación y en la consecuente formulación de los cargos, por tanto, no es de recibo el argumento referente a la transgresión al derecho a la defensa y al debido proceso de la investigada, que como hemos dicho, se cumplieron todas y cada una de las etapas procesales, tanto para la administración como para la investigada.

6.2. Del principio de non bis in ídem

El recurrente manifiesta: *"La Resolución 2323 de 2022 ignoró que el non bis in ídem tiene varias facetas y no la única que la Dirección menciona – Contenido y alcance de las diferentes formas que reviste la prohibición al non bis in ídem (...)*

El artículo 29 de la Constitución establece con claridad que toda persona "tiene derecho (...) a no ser juzgado dos veces por el mismo hecho." Este principio fue recogido por el artículo 3 del CPACA, el cual determinó que "[e]n 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 ídem." (...)

Así, después de exponer las excepciones al non bis in ídem y la protección que ofrece al principio de cosa juzgada y doble punición, concluyó que a pesar de tratarse de normas formalmente diferentes y que contenían supuestos que podían ser distintos, recaían sobre la misma persona, con identidad de causa y objeto. La Corte incluso estudió la posibilidad de que el comportamiento no fuera conocido por dos autoridades diferentes en dos procesos distintos, sino que fueran conocidas por una misma autoridad en un solo proceso, bajo el argumento de que se transgreden normas diferentes (...) Habiendo sustentado que, contrario a lo decidido por la Dirección, la infracción al principio de non bis in ídem no requiere que exista un juicio o una decisión en un proceso anterior, a continuación se evidenciará que la Resolución 2323 de 2022 viola el principio citado, pues en los cargos formulados y sancionados por la Dirección existe identidad de sujeto, objeto y causa, por lo que no opera la excepción a este principio, toda vez que en una misma actuación sancionatoria y por un mismo hecho se realizó una múltiple imputación, valoración e imposición de sanciones. (...)

Existiendo identidad de sujeto, objeto y causa en los doce cargos objeto de investigación, la Dirección infringió la prohibición al non bis in ídem (múltiple valoración y sanción) al imponer multas individuales por la supuesta transgresión de cada uno de los doce primeros cargos (...)"

¹⁵ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Tercera. Sentencia del 22 de octubre de 2012. Radicado número: 05001-23-24-000-1996-00680-01.

Consideraciones del Despacho

Frente a la inconformidad expuesta por el recurrente al afirmar que existe una flagrante violación al debido proceso, podemos señalar que nuestra Carta Política en el artículo 29, le otorga el rango de derecho fundamental al debido proceso, por lo tanto, haremos un detenido análisis sobre la dimensión de este derecho a partir de los principios y reglas que lo conforman y que se aplican tanto en el ámbito jurisdiccional como en el administrativo.

Al respecto la Corte Constitucional ha señalado que el respeto al debido proceso en este ámbito se justifica porque las reglas procesales "...configuran instrumentos para realizar objetiva y oportunamente el derecho material", criterio reiterado en la Sentencia de unificación de la Corte Constitucional SU-960 de 1999, así:

"Ninguna autoridad dentro del Estado está en capacidad de imponer sanciones o castigos o de adoptar decisiones de carácter particular encaminadas a afectar en concreto a una o varias personas en su libertad o en sus actividades si previamente no ha sido adelantado un proceso en cuyo desarrollo se haya brindado a los sujetos pasivos de la determinación la plenitud de las garantías que el enunciado artículo incorpora".

Entre los elementos que componen la noción del debido proceso como derecho fundamental, encontramos el de predeterminación de las reglas procesales o principio de legalidad y el de defensa. Al respecto, la Corte Constitucional, en sentencia T-751 de 1999 señaló:

*"El debido proceso es el conjunto de actuaciones que deben desarrollar las sujetos procesales y en donde es necesario respetar al máximo las formas propias de las ritualidades, por ende el legislador exige una mayor atención para asegurar al máximo los derechos sustantivos, puesto que entre más se ajusta al principio de juridicidad propio del Estado de derecho y hace excluir por consiguiente cualquier acción contra legem o praeter legem, por parte de las autoridades y de los operadores jurídicos".*¹⁶

Y, descendiendo al argumento del recurrente, respecto del principio "Non bis in ídem" la Corte Constitucional a través de Sentencia No. C-214/94, se ha manifestado en los siguientes términos:

"Referido a la potestad sancionadora de la administración, podría decirse que el principio non bis in ídem constituye una garantía política en cuanto se proscribiera por mandato constitucional el juzgamiento y la imposición de más de una sanción por un mismo hecho; pero igualmente tiende a garantizar la seguridad jurídica, a través de la intangibilidad o inalterabilidad de las decisiones de la administración que han definido una situación jurídica favorable o desfavorable al administrado. Es decir, que definida por la administración una situación jurídica particular, salvo la posibilidad excepcional de la revocación directa del acto administrativo, no le es permitido a ésta volver de nuevo sobre la cuestión que ha sido decidida (...)".

Así las cosas, en estricta aplicación a los principios que rigen las actuaciones administrativas, y en especial el invocado por la empresa investigada, es decir, el "Non bis in ídem", este Despacho considera oportuno destacar que para que el mismo se configure, deben coexistir tres presupuestos de identidad a saber: sujeto, el objeto y la causa.

¹⁶ la Corte Constitucional a través de Sentencia No. C-214/94

En ese orden de ideas, en concepto de la Corte Constitucional, "...la identidad en la persona significa que el sujeto inculminado debe ser la misma persona física en dos procesos de la misma índole.

La identidad del objeto (...) exige entonces la correspondencia en la especie fáctica de la conducta en dos procesos de igual naturaleza.

La identidad en la causa se refiere a que el motivo de la iniciación del proceso sea el mismo en ambos casos.¹⁷

Como se mencionó en líneas anteriores, para que se configure el principio "*Non bis in idem*" deben reunirse y probarse la existencia de tres elementos, (i) identidad de sujeto, (ii) objeto y (iii) causa.

1. Respecto del primer elemento, en la presente actuación se investigó a la empresa BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S identificada con Nit. 901183305-4.
2. Respecto del segundo elemento, no se configuró, si tenemos en cuenta que están identificadas las normas que fueron objeto de formulación de los cargos es decir, los artículos 9, 11, 16, 22, 23, 31, 34 y 35 de la Ley 336 de 1996; así como el artículo 38 de la mencionada Ley, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013; el artículo 38 de la Ley 336 de 1996 en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013; el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto 2106 de 2019 y el artículo 994 del Decreto 410 de 1971, normas que comportan conductas que son diferentes,
3. Finalmente, respecto del tercer elemento que en este caso es el determinante para que se de aplicación al principio referido, debemos señalar que la causa de la investigación que se estudia, se originó al evidenciarse que la sociedad facilitó la violación de normas de transporte terrestre automotor especial, al poner a disposición de los usuarios los medios tecnológicos para que los usuarios del servicio de transporte público individual se contactaran con prestadores ilegales de ese servicio, facilitando igualmente, que estos omitieran las obligaciones establecidas en las normas de transporte y en las relaciones a que hace referencia la Circular Externa 15 del 20 de noviembre de 2020 de esta Superintendencia¹⁸ antes mencionada.

En consecuencia para este Despacho, no existen argumentos de hecho ni de derecho que permitan corroborar la violación al debido proceso ni el desconocimiento al principio *non bis in idem*, puesto que se adelantó una única actuación en la que se formularon los cargos por violación a múltiples normas por cuanto el actuar de la investigado facilitó que terceros prestaran el servicio, omitiendo las obligaciones previstas en las normas de transporte público.

Así las cosas, esta Superintendencia no ha adelantado diversas investigaciones por un mismo hecho, ni ha sancionado pluralmente a la investigada por un mismo hecho en varias actuaciones; por el contrario, de los hechos probados y reconocidos por la propia investigada, se encuentra demostrado que esta facilitó a través de una plataforma tecnológica que explotaba, la vinculación entre el usuario, pasajero, que requería de un servicio de transporte y el prestador de un servicio ilegal, conductor, con el consecuente desconocimiento de las normas que regulan y reglamentan el sector, pues esta actividad se encuentra regulada.

Observa este Despacho que a través de Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022, se sancionó a la empresa aquí investigada por la transgresión de los artículos 9, 11, 16, 22, 23, 31, 34 y 35 de la Ley 336 de 1996; así como el artículo 38 de la mencionada Ley, en concordancia con el artículo 3 de la

¹⁷ Corte Constitucional, sentencia C-181 de 2016.

¹⁸ "Vigilancia y Control del Cumplimiento de las Normas de Transporte y Tránsito"

Resolución 315 de 2013; el artículo 38 de la Ley 336 de 199 en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013; el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011 el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto 2106 de 2019 y el artículo 994 del Decreto 410 de 1971, tantas veces mencionadas y que son de pleno conocimiento de la investigada.

En suma, los cargos se formularon en virtud de los hallazgos evidenciados en la respuesta allegada por la investigada que goza del principio de buena fe,¹⁹ en razón a la solicitud de información²⁰ hecha por esta Superintendencia y de conformidad, se procedió a iniciar investigación administrativa, en la que, de acuerdo con los parámetros de graduación de la sanción de la Resolución No. 2323 del 14 de julio de 2022, se tasó en razón a los cargos formulados, con multa "...por la suma de **QUINIENTOS SETENTA Y CUATRO MILLONES OCHENTA Y TRES MIL CIENTO SESENTA Y DOS PESOS M/CTE (\$574.083.162)**" por lo que "...catalogándose como una conducta continua, en el entendido que no se ha logrado comprobar el cese de la infracción" y sancionándose con **AMONESTACIÓN** respecto del cargo decimotercero, decisión que no ha sido controvertida, es decir, no se ha indicado que dicha sanción está en contravía de las normas que rigen la actuación de esta Superintendencia.

6.3 Carga probatoria en el marco de las actuaciones sancionatorias administrativas

El recurrente manifiesta: "(...) Dado que en Colombia impera la presunción de inocencia (arts. 29 de la CP. y 8 del CADH), para que el comportamiento del facilitador pueda ser sancionado, la autoridad administrativa tiene la carga de probar la realización de cada uno de los elementos citados en la sección anterior, sin que corresponda al investigado desvirtuar ninguno de ellos. En efecto, al estado y al acusador es a quien corresponde desvirtuar la presunción de inocencia de la que gozan los particulares y probar la responsabilidad más allá de duda razonable. En tal sentido, la Corte Constitucional ha señalado reiteradamente lo siguiente (...)

Por otra parte, siendo carga del estado probar la responsabilidad del investigado, el ente administrativo debe adoptar su decisión con base en pruebas obrantes en el proceso que demuestren la realización de cada uno de los elementos del tipo contenidos en la norma con fundamento en la cual pretende imponer una sanción.

Como consecuencia de lo anterior, la resolución que declara la responsabilidad de una persona frente a un cargo, debe exponer las pruebas con base en las cuales encuentra demostrada su realización (...) La conducta por la que se responsabiliza a Beat no se adecúa a los elementos que el legislador tipificó en las normas en las que se basan cada uno de los cargos y la Dirección omitió probar algunos de esos elementos (...)"

Consideraciones del Despacho

En primera medida, esta Superintendencia como ente de inspección, vigilancia y control, realizó actos tendientes a recopilar el material probatorio durante la investigación en virtud de las quejas presentadas mediante radicados No. 20195606017282 del 20 de noviembre de 2019, 20205320019082 del 09 de enero de 2020, 20205320128202 del 11 de febrero de 2020, 20205320343112 del 11 de mayo de 2020, y 20205320422202 del 05 de junio de 2020, sin que ello implique un juicio de culpabilidad, siguiendo estrictamente lo previsto en el artículo 47 del CPACA y en atención a la presunción de inocencia previsto en el numeral 1 del artículo 3 del mismo Código.

¹⁹ Radicados No. 20205320025062 del 4 de marzo de 2020, 20205320211612 del 5 de marzo de 2020 y 20205320224142 del 10 de marzo de 2020 recibido el día 3 de marzo de 2020.

²⁰ Radicado No. 20208700067181 del 7 de febrero de 2020.

Debemos recordar, y tal como le consta a la investigada, la apertura de investigación se hace bajo el supuesto de una presunción, incluyendo la de inocencia, tanto de los cargos como de las conductas, con el fin de que se pueda establecer durante la actuación administrativa, si estas existieron, su autoría y el nexo de causalidad entre la conducta y la norma violada. Presunciones *juris tantum*, es decir, admiten prueba en contrario pues no son absolutas. Así lo ha dicho la doctrina:

*"2. El planteamiento anterior no impide que en ciertos "estadios del trámite procesal y de manera provisional la inocencia se vea desvirtuada a partir de pruebas legalmente aportadas y suficientes según sea la exigencia de la etapa por la cual atraviere el proceso."*²¹(Se subraya)

Es claro y conforme a lo expuesto por la Corte Constitucional en Sentencia T-051 de 2016, que se observaron las garantías mínimas al debido proceso, contrario a lo que afirma el recurrente:

"Las garantías establecidas en virtud del debido proceso administrativo, de acuerdo a la jurisprudencia sentada por este alto Tribunal, son las siguientes: "(i)ser oído durante toda la actuación,(ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la Ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso."

En ejercicio de esas garantías, tanto las que imponen la obligación de adelantar una actuación con fundamento en las pruebas recopiladas para determinar la existencia de una presunta conducta reprochable, como la oportunidad de la investigada para controvertirlas, parten de la base de los principios de necesidad y carga de prueba, todo ello en ejercicio de las funciones de inspección, vigilancia y control de los entes de control en los mercados en los que actúan, pues tanto la Resolución de apertura No. 9184 del 04 de noviembre de 2020 como el período probatorio abierto a través de la resolución 2715 del 21 de abril de 2021, fueron debidamente notificados a la investigada pues pudo acceder a lo ordenado en las mismas, lo que implica que esta Superintendencia le otorgó las oportunidades procesales para intervenir y con ello se observó el debido proceso.

De acuerdo con lo anterior, el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 no contempla un sujeto específico o cualificado, es decir, la norma no contempla que el sujeto sancionable deba tener la condición de empresa de transporte o sociedades vigiladas por esta Superintendencia, sino que puede ser cualquier persona, natural o jurídica, cuya conducta, en este caso, facilite la violación de las normas de transporte. Es decir, es necesario distinguir entre los conceptos de sujeto vigilado, por un lado, y sujeto sancionable, por el otro, para lo cual se debe tener en cuenta lo expuesto por la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado²²:

"Así las cosas, Lieber Colombia S.A.S., antes Uber Colombia S.A.S no es una entidad sometida a la vigilancia de la Superintendencia de Transporte, por

²¹ "PRESUNCIÓN DE INOCENCIA IN DUBIO PRO REO Y PRINCIPIO DE INTEGRACIÓN." Jairo Parra Quijano

²² CONFLICTO NEGATIVO DE COMPETENCIAS ADMINISTRATIVAS – Entre la Superintendencia de Transporte y Superintendencia de Sociedades / CASO CONCRETO - Competencia para conocer de una solicitud elevada por Lieber Colombia S.A.S. (antes Uber Colombia S.A.S.), Radicado 11001-03-06-000-2020-00226-00.

cuanto esta no constituye una empresa de transporte, habilitada y autorizada de conformidad con la ley para el efecto.

Lo anterior, no implica que la Superintendencia de Transporte no pueda ejercer las facultades sancionatorias y demás que le confiera la ley, respecto de los sujetos que desconozcan la normativa que regula la prestación del servicio de transporte, tal y como quedó explicado en el acápite anterior.

En ese sentido, la sanción que impuso la Superintendencia de Transporte a la sociedad Uber Colombia S.A.S., mediante la Resolución 18417 del 14 de septiembre de 2015, confirmada por las Resoluciones 23211 del 17 de noviembre de 2015 y 7838 del 2 de marzo de 2016, se fundamentó en que la Superintendencia la encontró responsable de la violación del numeral 4° del artículo 9° de la Ley 105 de 1993, arriba transcrito, al facilitar materialmente la violación de las normas sobre la prestación del servicio público de transporte.(...)" (Subrayado nuestro)

Al respecto debemos manifestar, que efectivamente la Compañía BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S es lo que se denomina en Colombia un "portal de contacto", en los términos del artículo 53 de la Ley 1480 de 2011:

"PORTALES DE CONTACTO. *Quien ponga a disposición una plataforma electrónica en la que personas naturales o jurídicas puedan ofrecer productos para su comercialización y a su vez los consumidores puedan contactarlos por ese mismo mecanismo, deberá exigir a todos los oferentes información que permita su identificación, para lo cual deberán contar con un registro en el que conste, como mínimo, el nombre o razón social, documento de identificación, dirección física de notificaciones y teléfonos. Esta información podrá ser consultada por quien haya comprado un producto con el fin de presentar una queja o reclamo y deberá ser suministrada a la autoridad competente cuando esta lo solicite."*

Esta apreciación la comparte el apoderado de la sancionada, en la medida en que considera que BEAT RIDE es, efectivamente un portal de contacto, lo que implica que a través de su plataforma las personas ofrecen productos (bienes o servicios) para su comercialización, de donde se infiere que la investigada permite que a través de su plataforma se contacte el usuario con un prestador del servicio ilegal, facilitando el desconocimiento de la regulación colombiana, la cual contempla unos requisitos especiales para su prestación, lo que genera, que quien no cumple con esta regulación, la está ejerciendo de forma ilegal y quien facilite que se viole de esa manera, está posibilitando esa violación.

En el marco de este tipo de plataformas, nos encontramos en presencia de lo que se conoce a nivel global, como economía colaborativa:

"La «economía colaborativa» (también llamada «economía participativa») permite compartir bienes y servicios a través de plataformas de Internet y aplicaciones de las tecnologías de la información y la comunicación." ²³

Por ello, La economía colaborativa o economía por plataformas, en los términos de la definición de la Comisión Europea, implica a tres categorías de agentes:

- 1) proveedores de servicios que comparten activos, recursos, tiempo y/o habilidades: particulares que ofrecen ciertos servicios de forma ocasional (pares) o proveedores de servicios profesionales;
- 2) usuarios de dichos servicios; y

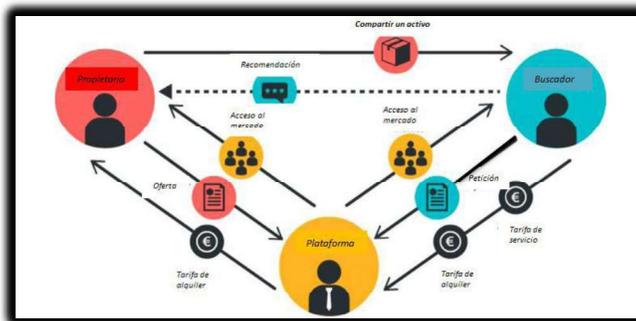
²³ "EPRS Una agenda europea para la economía colaborativa". En : https://www.europarl.europa.eu/spain/barcelona/resource/static/files/Events/eprs_european_agenda_collaborative_economy_es.pdf

3) «plataformas colaborativas»²⁴.

En el siguiente gráfico de Business Model Toolbox, se resume lo que considera la Comisión Europea como Economía Colaborativa, que impacta al menos cinco sectores:

- Transporte (Uber, BlaBlaCar...),
- distribución (Etsy, eBay...),
- alojamiento (Airbnb, ShareDesk...),
- servicios y trabajo (Task Rabbit, Shareyourmeal, Elance...), y
- financiación (Kickstarter, Kiva, Indiegogo...).²⁵

IMAGEN No. 1



Fuente: Documento "EPRS Una agenda europea para la economía colaborativa"

Al respecto, es importante señalar que, si bien la sociedad investigada manifiesta que no facilitó la violación de las normas de tránsito, ello no resulta evidente a luz de lo probado en el expediente y adicionalmente, de acuerdo con el gráfico anterior, es uno de los vértices de la relación comercial sin el cual no es posible generar el servicio, dado que, aun cuando se considere un nuevo tipo de economía, sus acciones deben estar enfocadas siempre al cumplimiento de las normas en el mercado en el que actúan y si no lo hacen, estarían infringiendo la regulación. Sobre ese particular, se considera en la Unión Europea:

"Ahora bien, este nuevo modelo de actividad económica siembra también ciertas dudas. Concretamente, se ha argumentado que los recién llegados al mercado causan desequilibrios y representan una competencia desleal para los actores tradicionales del mercado, pues no necesariamente siguen las mismas reglas y normas de seguridad, y pueden esquivar el pago de impuestos. También se han planteado temas de protección del consumidor, pues no queda claro quién es responsable en caso de accidente o en caso de conflicto: los operadores de la plataforma o los proveedores del servicio. Otro tema que se ha puesto sobre la mesa tiene que ver con las normas y los derechos laborales, pues los proveedores de servicio suelen tener una situación poco clara de trabajador «por cuenta propia» y puede ser que no coticen en la Seguridad Social, por lo que no tienen acceso a las prestaciones de los trabajadores tradicionales."²⁶ (Se subraya)

Por ello, en la presente actuación administrativa se pudo evidenciar que la sociedad BEAT RIDE, como portal de contacto y a través de su plataforma, está

²⁴ Ídem "Los intermediarios que ponen en contacto a los proveedores con los usuarios a través de una plataforma en línea y facilitan transacciones entre ellos."

²⁵ Íbidem

²⁶ Ibidem

operando en el sector del transporte, pues facilita con su accionar, la violación de las normas de transporte público por parte de los prestadores de servicio ilegal y por ello no se puede catalogar como un simple o pasivo sistema informático. En el mismo sentido se pronunció la Comisión Europea en una interpretación prejudicial:

[Las normas] "...relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, en particular el comercio electrónico en el mercado interior (Directiva sobre el comercio electrónico), deben interpretarse en el sentido de que ha de considerarse que un servicio de intermediación, como el del litigio principal, que tiene por objeto conectar, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, a cambio de una remuneración, a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean efectuar un desplazamiento urbano, está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte y, por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes»..."²⁷
(Se subraya)

Es más, en Colombia, la Corte Constitucional ha definido el servicio de transporte de la siguiente manera:

"El servicio público de transporte presenta las siguientes características:
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."²⁸

De igual forma, se observa que en el radicado No. 2025320205062 del 4 de marzo de 2020, la sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., aportó a esta Entidad en medio magnético una información referida a la descripción de actividades, de acuerdo con el organigrama de la empresa y en el Anexo 2, se dispone las responsabilidades del Gerente General respecto de las actividades de la investigada en Colombia, en relación con la promoción y acceso al mercado del servicio de transporte de pasajeros, así:

²⁷ SENTENCIA DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA (Gran Sala) del 20 de diciembre de 2017. En: https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?jsessionid=588617B5DD9DD42272D6C0DCF076D8CB?mode=DOC&pageIndex=0&d...

²⁸ Referencia: expediente D-9753. Demanda de inconstitucionalidad contra un segmento del inciso 2º del artículo 5º de la Ley 336 de 1996 ("Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte"). Demandante: Paola Andrea Saavedra Hidalgo. MP: NILSON PINILLA PINILLA. Bogotá, D.C., 29 de enero de 2014

IMAGEN No. 3

<p>Gerente General</p> <p>Responsable de establecer y hacer crecer nuestra empresa en la Bogotá, trabajando de la mano con los equipos de operaciones de Europa, garantizando la excelencia operativa y manteniendo una calidad superior al largo de la experiencia del pasajero.</p>	<p>Brindar apoyo a usuarios, así como a las áreas, mismas como marketing local y relaciones públicas, gestionando la cadena de suministro.</p>	<p>Trabajar con los datos en tiempo real y con el equipo para siempre estar al tanto de las necesidades de su mercado local, manteniendo equilibrio ideal entre oferta y demanda.</p>	<p>Liderar y supervisar diversas fases de estrategia creativas de marketing y operativas para el crecimiento del negocio.</p>	<p>Administrar el mercado de acuerdo a las pérdidas y ganancias del negocio.</p>	<p>Sintetizar comentarios y datos del mercado y en planes de acción locales para cada ciudad.</p>	<p>Aumentar la flota de los autos disponibles en el día, al mismo tiempo que garantiza la calidad de la misma.</p>	<p>Cumplir con los objetivos de crecimiento, en términos de atracciones, activations e ingresos.</p>	<p>Representar la empresa en eventos locales junto con su equipo de relaciones públicas locales.</p>
--	--	---	---	--	---	--	--	--

Fuente: Anexo 2, Documento JOB DESCRIPTION de BEAT

En la misma línea, en el Anexo No. 5 del radicado mencionado, la investigada aporta copia de la POLÍTICA DE TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES DE BEAT, y en el Artículo 1, del CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES, sobre las definiciones que aplican para quienes se encuentran vinculados a la plataforma, se dispone:

IMAGEN No. 3

Definiciones POLITICA DE TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES

<p>n) Titular. Persona natural mayor de edad, cuyos Datos Personales son objeto de Tratamiento y cuya autorización debe ser recogida. QNT principalmente tratará Datos Personales de clientes, empleados, y proveedores.</p>
<p>o) Titular Pasajero: significa el pasajero que ha completado el proceso de registro, aceptado los Términos y Condiciones de BEAT y que ha sido autorizado por BEAT para utilizar la Aplicación, y que acepta los términos y condiciones, identificado según su cuenta en la Aplicación.</p>
<p>p) Titular Conductor: significa conductor que proporciona a título personal el servicio de transporte de pasajeros y que decide afiliarse a la Aplicación, con el fin de poder utilizar la Aplicación, que le permite aceptar solicitudes de servicios realizadas por Titulares Pasajeros y brindar el servicio de transporte al Titular Pasajero.</p>
<p>q) Transferencia. La Transferencia de Datos Personales es el envío de Datos Personales de parte del Responsable y/o Encargado a un tercero que se encuentra dentro o fuera del país y que a su vez será tratado como el Responsable del Tratamiento.</p>
<p>r) Transmisión. Tratamiento de datos personales que implica la comunicación de los mismos dentro o fuera de Colombia cuando tenga por objeto la realización de un Tratamiento por el Encargado por cuenta del Responsable.</p>

Fuente: POLÍTICA DE TRATAMIENTO DE DATOS PERSONALES DE BEAT

De conformidad con las definiciones resaltadas en la imagen anterior, es claro para la investigada que la intermediación que realiza involucra a personas denominadas "pasajeros" y a "conductores" quienes utilizan vehículos para prestar un servicio de transporte público pero en modalidad particular, de hecho, la empresa para afiliación realiza una verificación del SOAT de los vehículos con los cuales se va a prestar el servicio²⁹, también BEAT READ cobra a los usuarios conductores por el uso de la plataforma que se calculan con base en un porcentaje del valor cobrado, que varía en razón del servicio prestado³⁰, como una de las evidencias de su facilitación en la violación normativa por parte de terceros.

De igual manera, la sociedad investigada realiza publicidad en el mercado en el que actúa, que es nacional, es decir, realiza propaganda comercial e información a los usuarios y conductores, sobre del servicio de transporte de pasajeros, utilizando en algunas ocasiones, la palabra "viajes", para referirse al servicio. Veamos³¹:

²⁹ A folios 37 del expediente

³⁰ A folios 36 del expediente

³¹ el radicado No. 2025320205062 del 4 de marzo de 2020. Anexo No. 3

BEAT x Rappi

Regístrate en BEAT
con el código
XXXXX
y recibe 4 viajes con
50% dto.

**AHORA ACEPTAMOS
MÁS MODELOS
DE CARROS**

PRONTO LLEGARÁ EL NUEVO
SERVICIO **BEAT LITE**

Regístrate en ManejaConBeat.co
O lláma al 01-800-7550000

BEAT
¿A dónde vamos?



B The BEAT App (CO - Spanish, English) Sponsored · 🌐

¡Acompáñanos en la #FeriaBeat, regístrate y empieza a manejar el mismo día! Tendremos muchas sorpresas para ti. ¡No faltes! See translation

B The BEAT App (CO - Spanish, English) Sponsored · 🌐

¿Eres conductor de Beat y quieres seguir ganando dinero EXTRA con tus referidos? ¡Acompáñanos con ellos a la ... See More See translation



SAT, 28 SEP
Feria Beat
Canchas Fútbol 5 Americas
4,023 people interested · 567 p...
INTERESTED

👍👎👉👈 777 193 comments



SAT, 28 SEP
Feria Beat
Canchas Fútbol 5 Americas
4,023 people interested · 567 p...
INTERESTED

👍👎👉👈 414 250 comments



VEN A LA FERIA BEAT, REFIERE Y GANA \$\$\$

- ▶ ¿Tienes amigos que quieran hacer dinero extra con su carro? ¡Ven con ellos a la Feria Beat, refiérelos y gana \$800,000*! ¡Podrán quedar activos para manejar el mismo día!
- ▶ Visítanos con tu familia y amigos el **sábado 30 de noviembre de 8 a.m. a 12 m. en La Jaula (al lado del Colegio Americano) Cra 38a # 74-179**
- ▶ **SÓLO DEBEN LLEVAR:**
SOAT vigente, licencia de conducción y tarjeta de propiedad.

¡Los esperamos!

BEAT
¿A dónde vamos?

*Pagar ganar este monto, tu referido deberá hacer 100 viajes en 15 días.

En consecuencia, como quedó evidenciado en la presente investigación, BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., interviene necesariamente y tiene conocimiento de la prestación del servicio público de transporte de pasajeros en Colombia, que es la operación subyacente, a cambio de una remuneración y de cuya participación depende que dicho servicio sea prestado. Por ello, su participación está determinada por su condición de facilitador y dada esta ecuación, no puede la sociedad sancionada manifestar que no sabe que prestar un servicio público de transporte sin autorización es ilegal, toda vez que la ley se presume conocida por todos y su ignorancia no sirve de excusa, por lo que facilitar la violación de esas normas está consecuentemente prohibido, pues de conformidad con el artículo 4º. de la Constitución Política, *“Es deber de los nacionales y de los extranjeros en Colombia acatar la Constitución y las leyes, y respetar y obedecer a las autoridades.”*

En este sentido, la conducta que se reprocha es típica, antijurídica y culpable, puesto que la investigada facilitaba a través de su plataforma, la necesidad que

tenía un usuario de contactar la prestación de un servicio de transporte, con la condición de que los dos extremos estén registrados en dicho sistema de información, lo que trae como consecuencia la prestación de un servicio no autorizado, conducta que se subsume en la facilitación de la violación a normas de transporte, de acuerdo con la calificación realizada por la entidad en ejercicio de su competencias y que se deriva en la formulación de varios cargos atendiendo el mismo número de normas violadas.

Así las cosas, es claro que las obligaciones incumplidas, establecidas desde el cargo primero al décimo tercero, objeto de sanción, están previamente determinadas a través de disposiciones normativas de carácter legal, por tanto, no es de recibo el argumento referente a ausencia elementos probatorios con el fin de determinar la responsabilidad de la investigada, pues como se vio, existe suficiente material probatorio que demostró que la investigada incurrió en las conductas endilgadas.

SÉPTIMO. De los cargos formulados:

7.1. Del cargo primero, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 9 de la Ley 336 de 1996, relacionado con que la prestación del servicio público de transporte dentro del país se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas. Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente facilitar la transgresión a las normas de transporte, infringiendo el artículo 9 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "*(...) De acuerdo con la norma citada, el servicio público de transporte puede ser prestado tanto por personas naturales como por jurídicas, debiendo ser en ambos casos empresas que estén habilitadas por la autoridad de transporte. Dado que la conducta del facilitador es accesorio y que por tanto se requiere de una infracción principal que realiza el violador de la norma, antes de determinarse la conducta del facilitador, debe establecerse que la norma fue efectivamente violada, para posteriormente probarse que esa violación fue posible gracias a la conducta del facilitador (...) Es de anotar que las denuncias presentadas no son pruebas, toda vez que son peticiones que realiza una persona para procurar una gestión de una autoridad, sin que puedan tomarse como prueba documental. Si bien esas denuncias -que no son nada distinto a derechos de petición- pueden estar contenidas en escritos, lo que subyace en ellas es una relación de hechos, pretensiones, solicitudes y argumentaciones que deben ser verificados por la autoridad, pues surgen de una persona interesada en un resultado. Si lo anterior no fuera así, cualquier escrito sería prueba en un proceso, independientemente de quién lo elabore sea parte o interesado en un resultado, permitiéndose a éstos fabricar sus propias pruebas, lo cual está vedado por el régimen procesal (...) Como se dijo, en la Resolución Sancionatoria no hay referencia a pruebas que demuestren que personas concretas (no anónimas ni genéricas), que no se encuentran habilitadas y no se constituyeron en empresas de transporte, prestan el servicio; como tampoco hay prueba de que lo hagan en vehículos particulares. Según la resolución, tales afirmaciones surgen de las denuncias, las cuales no son prueba válida, toda vez que provienen de declaraciones de interesados y responden a una petición de intervención del estado, con base en hechos que requerían ser corroborados y no lo fueron (...)"*

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, esta Superintendencia, en vista de las múltiples quejas allegadas, requirió a través de una solicitud de información a la investigada, mediante el radicado No. 20208700067181 del 07 de febrero de 2020, con el fin de corroborar la información sobre los hechos manifestados por los peticionarios, como una garantía para que la investigada pudiese aportar el material probatorio que le permitirá defenderse y desvirtuar los hechos motivo de investigación o en

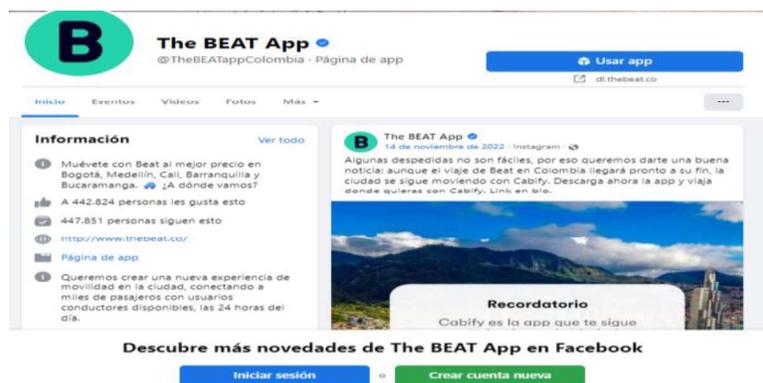
su defecto, demostrar, algún eximente de responsabilidad, pero bajo el supuesto de una presunción. Debemos recordar que el artículo 47 del CPACA, establece que, *"Las actuaciones administrativas de naturaleza sancionatoria podrán iniciarse de oficio o por solicitud de cualquier persona"*, es decir, las peticiones sirven de fundamento para iniciar una actuación, mas no son los únicos medios de prueba.

Ahora bien, no se aprecia dentro del expediente que se haya generado una inversión de la carga de la prueba, por el contrario, tanto el inicio de la averiguación preliminar como la investigación, se basaron en la actividad oficiosa de la entidad. Debemos recalcar que los requerimientos hechos a la investigada no son contrarios a la Ley, por cuanto es ella, en algunos casos, quien tiene cercanía con los medios probatorios solicitados por la primera instancia, mecanismo que es conocido como la carga dinámica de la prueba, en los términos del artículo 167 del CGP, que es también una garantía para el investigado, lo cual no contradice la dirección del proceso por parte de la Administración.

De acuerdo con lo anterior, este Despacho considera que efectivamente se observaron los términos, de modo tal que, la empresa investigada contó con los plazos para ejercer sus derechos y controvertir los cargos y se respetaron las garantías mínimas del debido proceso administrativo señaladas por la Corte Constitucional; es por ello, que la Entidad, de acuerdo con el material probatorio obrante en el expediente, considera suficiente para declarar la responsabilidad de la Sociedad desvirtuando la presunción de inocencia, presunción que admite prueba en contrario, que no es absoluta como se pudo probar en el curso de la investigación y que generó la declaración de responsabilidad del presente cargo, pues no está demostrado en el expediente, que las personas que prestan el servicio de transporte utilizando la herramienta de la sancionada, son personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas.

Adicionalmente, es importante tener en cuenta que no es legítimo que la plataforma tecnológica se constituya en una herramienta para que personas no autorizadas logren contactar de manera eficaz con personas que requieren determinado servicio de transporte para ofrecerlo y prestarlo, pues esa es la forma en que facilita la violación de las normas del sector de transporte.

De igual manera, no es necesario demostrar la existencia de conductores o *"...personas concretas (no anónimas ni genéricas), que no se encuentran habilitadas y no se constituyeron en empresas de transporte, prestan el servicio."*, como lo pretende el apoderado, si tenemos en cuenta que este es un hecho notorio, dado que BEAT RIDE se publicita como una empresa que presta servicios de movilidad, como lo hacía en su página de Facebook



En esta imagen se indica expresamente: *"Queremos crear una nueva experiencia de movilidad en la ciudad, conectando a miles de pasajeros con usuarios"*

conductores disponibles, las 24 horas del día.", es decir, se oferta un servicio de transporte de pasajeros a través de prestadores ilegales y en esa medida, es un hecho notorio y de público conocimiento que no requiere prueba. Al respecto ha señalado la Corte Constitucional:

"Ugo Rocco define el hecho notorio como aquél "que por su general y pública divulgación, no puede ser ignorado por ninguno, o que debe ser conocido por todos". Para Eugenio Florián "es notorio un hecho que lo conoce la mayor parte de un pueblo, de una clase, de una categoría, de un cúmulo de personas."

Conforme a esa doctrina generalizada, hecho notorio es, pues, aquél cuya existencia puede invocarse sin necesidad de prueba alguna, por ser conocido directamente por cualquiera que se halle en capacidad de observarlo. (...)"³²(Se subraya)

Al respecto, es necesario señalar que en el radicado 20205320025062, en respuesta a un requerimiento de esta entidad, la investigada manifestó:

"De conformidad con lo anterior, BEAT es licenciante en Colombia de dos plataformas:

- (i) Beat y*
- (ii) Beat Conductor*

(...)

8. Explique ¿Que necesidad se busca satisfacer a través de la plataforma y/o aplicativo tecnológico?

La Plataforma pone en contacto a los licenciatarios de esta, que son: (i) Por un lado, los usuarios conductores, y (ii) por otro, los usuarios pasajeros.

(...)"

En suma, compartimos la conclusión de la doctrina europea, frente a las actividades de las plataformas que actúan en la denominada economía colaborativa y que es perfectamente aplicable a nuestro caso:

*"En conclusión, considera que el servicio de intermediación forma parte integrante de un servicio global cuyo elemento principal es un servicio de transporte y, por lo tanto, que no responde a la calificación de «servicio de la sociedad de la información», sino a la de «servicio en el ámbito de los transportes», en el sentido del artículo 2, apartado 2, letra d), de la Directiva 2006/123. Calificación respaldada por la jurisprudencia del Tribunal según la cual "el concepto de «servicio en el ámbito de los transportes» engloba no sólo los servicios de transporte como tales, sino también cualquier servicio ligado de forma inherente a un desplazamiento de personas o mercancías de un lugar a otro gracias a un medio de transporte" (Apartado 40-41)."*³³

Por tanto, se verificó que la investigada, facilitaba la violación de las normas que regulan el servicio de transporte, en la medida en que a través de la aplicación

³² Auto 035/97. Referencia.: Solicitud de nulidad de la sentencia C-239/97. Peticionario: Alberto Giraldo Jaramillo. MP: Carlos Gaviria Diaz. Santafé de Bogotá, D.C., 2 de octubre de 1997.

³³ **"Alcance y aplicabilidad de la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (caso Uber)"**. The importance and the applicability of the sentence of the Court of Justice of European Union of December 20, 2017 (Uber case). <https://DOI.org/10.1387/lan-harremanak.20882>. Ainhoa Fernández García de la Yedra-Universidad del País Vasco - Euskal Herriko Unibertsitatea (UPV/EHU);<https://orcid.org/0000-0002-1158-3999>

se posibilita que vehículos no autorizados para prestar servicios de transporte, contacten a usuarios que requieren servicios de movilidad, los cuales solo pueden ser prestados por sujetos y equipos debidamente habilitados, homologados y autorizados por la autoridad competente, siempre y cuando cumplan con los requisitos y presupuestos reglamentada en el Decreto 174 de 2001 y en el Decreto 348 de 2015, hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO PRIMERO**.

7.2. Del cargo segundo, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 11 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la obligatoriedad de las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, de solicitar y obtener habilitación para operar.

Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no solicitar y obtener habilitación para operar el servicio público de transporte, infringiendo el artículo 11 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) Como se indicó en la sección 3.1 de este recurso, si un comportamiento está descrito en forma precisa en la ley, el intérprete o la administración no pueden variar su alcance. En tal sentido, los elementos del tipo determinados por el legislador no pueden ser variados ni mucho menos extendidos para sancionar supuestos que el legislador no incluyó, pues al hacerlo se invade la esfera privativa del legislador y se contraría su soberanía regulatoria. (...) Como se indicó en la sección 3.2, para que una persona pueda ser sancionada por facilitar las normas de transporte, primero debe probarse que la conducta fue infringida, para posteriormente demostrar que un tercero facilitó tal violación. (...) Es de resaltar que el hecho de que "[l]a plataforma y/o aplicativo tecnológico permite la interconexión entre usuarios y conductores", no prueba que haya habido empresas de transporte concretas -ni siquiera personas concretas- que hayan dejado de solicitar y obtener habilitación para operar el servicio, ni mucho menos que alguno de los anteriores ofrecía el servicio de transporte en vehículos particulares. Así, tal afirmación es un supuesto que no está probado y por tanto no puede ser fundamento de la decisión, pues, como lo determina el artículo 167 del CGP, en concordancia con el 29 de la Constitución, corresponde en este caso al acusador probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. (...) Dado que no se probó que Beat facilitara a empresas incumplir la obligación de solicitar y obtener habilitación, sino que el cargo se concretó en personas, se concluye que la Dirección incurrió en equivocación en la adecuación típica de la conducta sancionada en el Cargo Segundo, por lo cual su revocatoria es procedente. (...)"

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, es reiterar que esta la normatividad aplicada para este cargo en concreto se deriva de lo expuesto en el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 dispone:

"Artículo 9o. Sujetos de las sanciones. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

- 1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.*
- 2. Las personas que conduzcan vehículos.*
- 3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.*

4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.

5. *Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.*

6. *Las empresas de servicio público.(...)”
(...)” (subrayado y negrilla por nosotros).*

De acuerdo con la cita normativa anterior, el numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993 no contempla un sujeto calificado como empresas de transporte o sociedades vigiladas por esta Superintendencia, sino a cualquier persona cuya conducta viole o facilite la violación de las normas de transporte, por tanto, al verificar que BEAT RIDE permite que las personas a través de esta plataforma tecnológica logren contactar a un conductor de un vehículo particular o especial, para la prestación del servicio de transporte, están facilitando la prestación de un servicio el cual no se encuentra habilitado y además generando un incumplimiento de los requisitos normativos establecidos en el Decreto 1079 de 2015.

Así las cosas, esta Delegatura no vulneró el principio de tipicidad y legalidad, toda vez que tanto la conducta como la sanción, están previstas en una norma de carácter legal y estas fueron puestas en conocimiento de la investigada desde la apertura de investigación y cuyo procedimiento está reglado en el artículo 47 del CPACA. Al respecto el Consejo de Estado, en cuanto al límite de la potestad sancionatoria, manifestó:

“En Colombia, el artículo 29 CP establece tanto la potestad sancionadora como el límite de a la misma. En efecto, reconoce la existencia de un poder jurídico para imponer sanciones (ius puniendi) pero sometido al debido proceso que se aplica a toda clase de actuaciones administrativas. Se enmarca entonces en el Derecho bajo su primigenia acepción de establecer un límite a la administración en su calidad de sujeto activo de la potestad sancionatoria, en otras palabras el mencionado artículo “constitucionalizó” la potestad sancionadora de la administración que antes de se encontraba en el mero plano de legalidad, y acabó con el monopolio judicial para la imposición de sanciones”³⁴.

Al respecto, debemos señalar que la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado, el 5 de marzo de 2019, atendiendo las consultas formuladas por el Gobierno Nacional el 24 de octubre de 2018, conceptuó lo siguiente:

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

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

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

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

(iii) Solo en la medida que se encuentren dentro de la ley esos “elementos esenciales del tipo”, puede hacerse una complementación con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infra legal.

³⁴ 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.

En efecto, el principio de legalidad "exige que las sanciones sean comprensibles para sus destinatarios" desde la misma ley, sin perjuicio de que se complemente con decretos y resoluciones en las materias técnicas a las que alude la regulación, dada la imposibilidad del Legislador de previsión total de las conductas sancionables.

*(iv) De esa forma, la Superintendencia de Transporte, como autoridad encargada de inspeccionar, vigilar y controlar el sector transporte, debe dar aplicación en sus investigaciones administrativas a los fundamentos legales para establecer la responsabilidad y de ser procedente imponer las sanciones a sus administrados.*³⁵

Conforme lo expuesto, la Superintendencia de Transporte deberá determinar las sanciones de acuerdo con lo estipulado en la Ley y ello podrá ser complementado con decretos, resoluciones y otras disposiciones de rango infra legal, como efectivamente ocurrió en el presente asunto, toda vez que, de acuerdo con la Corte Constitucional,

*"El principio constitucional de la legalidad tiene una doble condición de un lado es el principio rector del ejercicio del poder y del otro, es el principio rector del derecho sancionador. Como principio rector del ejercicio del poder se entiende que no existe facultad, función o acto que puedan desarrollar los servidores públicos que no esté prescrito, definido o establecido en forma expresa, clara y precisa en la ley. Este principio exige que todos los funcionarios del Estado actúen siempre sujetándose al ordenamiento jurídico que establece la Constitución y lo desarrollan las demás reglas jurídicas."*³⁶

En tal sentido, esta Delegatura dentro de su potestad sancionatoria y garantizando los derechos constitucionales y en especial, el debido proceso, al revisar la formulación de los cargos de la apertura de la investigación No. 9184 del 04 de noviembre de 2020, se evidencia que la misma cumple con los presupuestos de tipicidad y legalidad puesto que el sujeto activo de la conducta se encuentra plenamente identificado en conjunto con los cargos imputados, los cuales le correspondían cumplir, de acuerdo a la normatividad establecida y al servicio que se encontraba prestando. Motivo por el cual no le asiste la razón al recurrente.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO SEGUNDO**.

7.3. Del cargo tercero, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, relacionado con los permisos para la prestación del servicio público de transporte. Se imputó a la Investigada el presente cargo, presuntamente relacionado con la obligación que tienen los conductores de contar con la habilitación para la prestación del servicio público de transporte, referido puntualmente a que la prestación del servicio público de transporte está sujeta, además, a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según corresponda., infringiendo el artículo 16 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) Como se dijo en los cargos anteriores, del cual éste es una repetición que evidencia la infracción al non bis

³⁵ "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

³⁶ Sentencia C-710/01. Referencia: expediente D-3287. Demanda de inconstitucionalidad contra el parágrafo 3 del artículo 85 de la Ley 99 de 1993. Actor: Ernesto Rey Cantor-MP: JAIME CÓRDOBA TRIVIÑO. Bogotá, D.C., 5 de julio de 2001.

in ídem, no existe una sola prueba que demuestre que una persona concreta prestó el servicio de transporte sin habilitación, permiso o contrato, y tampoco hay pruebas de que lo hicieran en vehículos particulares. Tales afirmaciones surgen de denuncias que no han sido corroboradas y que al ser declaraciones de interesados si se admitieran como prueba implicarían permitir la fabricación de pruebas por el interesado en que se acceda a una petición. Es de resaltar que el hecho de que "[l]a plataforma y/o aplicativo tecnológico permite la interconexión entre usuarios y conductores", no prueba que haya habido una persona concreta que prestara el servicio de transporte sin habilitación, permiso o contrato, como tampoco hay pruebas de que lo hicieran en vehículos particulares. Así, tal afirmación es un supuesto que no está probado y por tanto no puede ser fundamento de la decisión, pues como lo determina el artículo 167 del CGP, en concordancia con el 29 de la Constitución, corresponde en este caso al acusador probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. En consecuencia, la "no evidencia" de que supuestamente no se verificaba la legal constitución, la verificación de resolución de habilitación para prestar servicios de transporte bajo ninguna modalidad, la existencia de permisos expedidos por la autoridad competente o la celebración de algún contrato o convenio con una empresa que cumpliera los requisitos anteriores, no prueba un hecho positivo como es que se prestara el servicio por personas que carecían de tales requisitos, pues simplemente prueba la inexistencia de un hecho, que no es lo mismo que la demostración de una acción que tipifica la ley (prestar el servicio en condiciones determinadas). (...) En resumen, los elementos que tipificó el legislador para que se produzca la violación al artículo 16 de la Ley 336 de 1996 no fueron probados, por lo cual la revocatoria de la decisión sancionatoria contenida en la Resolución 2323 de 2022 frente al Cargo Primero es procedente. (...)"

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, la Corte Constitucional señaló respecto a las características del Servicio Público de Transporte:

"Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte:" 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.(...)"³⁷

Conforme a lo manifestado por el recurrente, se evidencia que BEAT RIDE permite que las personas inscritas denominadas pasajeros, a través de esta plataforma

³⁷ Sentencia C-981 del 01 de diciembre del 2010, M.P Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

tecnológica logren contactar a otra para que en un vehículo particular o especial, un conductor inscrito en la plataforma, les preste el servicio de transporte, servicio que por obvias razones, incumple con las características enunciadas previamente, es decir, la investigada facilita que se preste un servicio por parte de personas que no se encuentran habilitadas, intermediando para la celebración de un contrato de concesión u operación entre personas y un conductor de un vehículo particular, pues así se publicitaba en el mercado, atendiendo la participación tanto de conductores como de pasajeros.

Por otro lado, a lo largo de la presente investigación administrativa y durante las etapas procesales, reiteramos que esta Superintendencia, ha dado la oportunidad a la investigada para que aporte las pruebas que considere pertinentes, con el fin de desvirtuar los cargos y la conducta endilgada, pues lo que se evidencia conforme a lo expuesto por la Corte Constitucional en Sentencia T-051 de 201617:

"Las garantías establecidas en virtud del debido proceso administrativo, de acuerdo a la jurisprudencia sentada por este alto Tribunal, son las siguientes: (i) ser oído durante toda la actuación, (ii) a la notificación oportuna y de conformidad con la Ley, (iii) a que la actuación se surta sin dilaciones injustificadas, (iv) a que se permita la participación en la actuación desde su inicio hasta su culminación, (v) a que la actuación se adelante por autoridad competente y con el pleno respeto de las formas propias previstas en el ordenamiento jurídico, (vi) a gozar de la presunción de inocencia, (vii) al ejercicio del derecho de defensa y contradicción, (viii) a solicitar, aportar y controvertir pruebas, y (ix) a impugnar las decisiones y a promover la nulidad de aquellas obtenidas con violación del debido proceso."

Resulta extraño para este Despacho, que la sociedad investigada pretenda no conocer la abundante regulación en materia de tránsito y transporte y del derecho sancionatorio en este sector, restándole credibilidad a las quejas o peticiones, encaminadas a que esta Entidad ejerza sus funciones de inspección, vigilancia y control, documentos que sirven de fundamento para iniciar una actuación administrativa, que debemos aclarar, no siempre termina en una sanción. Incluso, es de público conocimiento las actividades que desarrollo una empresa como BEAT RIDE y particularmente en su respuesta al requerimiento No. 20208700067181 de esta entidad, aclara como es su proceder en este mercado que es muy similar, en términos generales, al servicio que prestan las empresas habilitadas para ello, salvo las diferencias lógicas en los procedimientos internos de carácter tecnológico:

"25. Describa paso a paso como se realiza la prestación de cada uno de los servicios que ofrece Beat Ride App Colombia S.A.S., desde que se recibe una solicitud de servicio, y hasta que este finaliza por completo. Anexe gráfica de este proceso."

Al recibir una solicitud de servicio, la Plataforma ubica todos los usuarios conductores conectados y disponibles en una radio de 4 km en línea recta desde el punto donde se solicitó el servicio. Los usuarios conductores identificados son ordenados (del que esté más cerca al que está mas lejos). Con base en ese orden, la Plataforma elige los primeros 10 usuarios conductores de la lista y calcula respecto de cada uno de ellos la distancia a la cual estos se encuentran (esto es, el trayecto que debería recorrer cada vehículo) del punto de recogida escogido por el usuario pasajero, en adición al tiempo estimado de llegada (ETA – sigla en inglés para "Estimate Time of Arrival") calculado con fundamento en servicios prestados por terceros BEAT (esto es, proveedor de mapas) considerando, entre otras cosas, la información de tránsito. La Plataforma, entonces, vuelve a ordenar los 10 usuarios conductores por El ETA calculado. En este contexto, el servicio solicitado es presentado durante un término de 10

segundos al usuario conductor con el ETA mas bajo (esto es, el primero en la lista), quien tiene la opción de aceptarlo, ignorarlo o rechazarlo, de manera libre.”

En esta respuesta, vemos claramente la facilitación de la investigada en la prestación del servicio de transporte, a través de personas sin los permisos respectivos y por ello, resulta acertada la presente investigación. En tal virtud, las funciones de Inspección, Vigilancia y Control (IVC), según el profesor Jorge Enrique Ibáñez Najar, son una manifestación de la función de policía administrativa, entendiéndose por esta como “ (...) *el conjunto de medidas coercitivas utilizables por la administración para que el particular ajuste su actividad a un fin de utilidad pública y lograr de esa manera la preservación del orden público (...)*”³⁸, además de ser un servicio público en cabeza del Estado, por medio del cual se busca garantizar tanto al particular como a las entidades públicas que actúan conforme con la normatividad que les es aplicable³⁹ y el mantenimiento del orden público en materia de salud, ambiente y seguridad humana, por lo cual es un asunto de vital importancia para el cumplimiento de los fines del Estado, específicamente el servir a la comunidad y promover la prosperidad general.

Así las cosas, se tiene, por un lado, que la investigada ha tenido la posibilidad de presentar pruebas y controvertir las allegadas legal y oportunamente al proceso y conocer oportunamente aquellas que sirvieron de fundamento para iniciar la presente investigación administrativa y por el otro, existe evidencia suficiente de que BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., facilitó la violación de la normativa mencionada, al no ejercer un control estricto sobre el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio público de transporte, conforme a la regulación sectorial, toda vez que, es ella quien posee la información, tanto de los usuarios inscritos en su plataforma, pasajeros y conductores.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO TERCERO**.

7.4. Del cargo cuarto, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 22 de la Ley 336 de 1996, relacionadas con la capacidad transportadora con que deben contar las empresas operadoras del servicio público de transporte. Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no cumplir la capacidad transportadora por parte de los conductores que ofrecen sus servicios a través del aplicativo tecnológico "BEAT", infringiendo el artículo 22 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: “(...) *El artículo 22 trae un sujeto calificado, el cual tipificó el legislador y no puede ser extendido por el intérprete a otros sujetos. Así, el mandato que establece la norma consiste en que las empresas operadoras del servicio público de transporte que ya han sido autorizadas para prestar servicios, están obligadas a contar con la capacidad de transporte suficiente para atender tales servicios que fueron autorizados. Por lo anterior, la obligación que fija la norma solo puede ser infringida por empresas operadoras del servicio público de transporte que ya han sido autorizadas para prestar servicios, con lo que se evidencia que esta disposición no puede ser violada por personas frente a las cuales no se probó que sean empresas operadoras de transporte ya autorizadas. (...) Igual que en los cargos anteriores, en este también se debe resaltar que el hecho de que “[l]a plataforma y/o aplicativo tecnológico permite la interconexión entre usuarios y conductores”, no prueba que haya habido una empresa operadora del servicio público de transporte*

³⁸ CORTE CONSTITUCIONAL. Sentencia C-671/05. MP. Álvaro Tafur Galvis. 28 de junio de 2005. En: <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2005/C-671-05.htm>

³⁹ Cf. Ibáñez Najar, Jorge Enrique. Estudios de derecho constitucional y administrativo. Legis 2007

que haya prestado el servicio sin contar con la capacidad transportadora autorizada para atenderlo, como tampoco prueba que lo haya hecho una persona concreta. Así, tal afirmación es un supuesto que no está probado y por tanto no puede ser fundamento de la decisión, pues como lo determina el artículo 167 del CGP, en concordancia con el 29 de la Constitución, corresponde en este caso al acusador probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. (...) En consecuencia, la "no evidencia" de que alguna empresa concreta que fuera operadora del servicio público de transporte contara con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados, no prueba un hecho positivo como es el hecho preciso que tipifica el artículo 22, pues simplemente prueba la inexistencia de un hecho, que no es lo mismo que la demostración de su ocurrencia. (...)"

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, se tiene que la capacidad transportadora hace referencia al número de vehículos que forman parte del parque automotor o de la flota de vehículos que la empresa ocupa en el desarrollo de su actividad. Al respecto, el artículo 2.2.1.1.9.1 del Decreto 1079 de 2015, establece:

"Definición. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados."

Así las cosas, las empresas que presten un servicio de transporte deben contar con la capacidad transportadora autorizada por la autoridad competente para la prestación de los servicios, sin embargo, se evidencia que BEAT RIDE no cuenta con ello, al manifestar que no pueden aportar pruebas por medio de las cuales demuestren que dicha plataforma presta dicho servicio, sin embargo, como se ha manifestado a lo largo de la presente actuación, la investigada, en su condición de intermediario o portal de contacto, facilitó la prestación de un servicio que carece de habilitación, teniendo en cuenta que funge como intermediario para la celebración de un contrato de concesión u operación entre pasajeros y conductores de vehículos particulares, el cual da como resultado la prestación de un servicio de transporte.

Así las cosas, se puede considerar que la investigada facilitó la violación del artículo 22 de la Ley 336 de 1996, al disponer de una herramienta tecnológica para cuya vinculación como Usuario Conductor y/o Usuario Prestador no exige el cumplimiento de estos requisitos ni validaciones por parte de las autoridades competentes, necesarias para poder prestar el servicio de transporte público y en esa medida, es responsable de facilitar dicha violación normativa.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO CUARTO**.

7.5. Del cargo quinto, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, relacionado con el registro y matrícula de equipos para la prestación del servicio público de transporte. Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente operar con equipos los cuales no se encontraban matriculados o registrados para dicho servicio, los cuales deben estar previamente homologados ante la autoridad competente cumpliendo las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con el modo de transporte, infringiendo el artículo 23 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) *Una simple lectura del artículo 23 evidencia que el legislador determinó un sujeto activo calificado, por lo cual las obligaciones que fija únicamente pueden ser incumplidas por "las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte". Al igual que en los cargos anteriores, la Dirección pretende extender el sujeto activo que tipifica*

el artículo 23 como obligado, a personas que no fueron previstas en la norma. Así, se equivoca la Resolución 2323 de 2022 al concluir que el artículo 23 se infringió por el hecho de que personas no calificadas como "empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte" lo hubieran hecho con equipos no matriculados o registrados para dicho servicio o que no hubieran sido previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, pues la norma exige para su infracción que se pruebe el sujeto activo calificado que prevé la ley y no otro. (...) En consecuencia, la "no evidencia" de que alguna empresa concreta haya prestado el servicio en vehículos no matriculados, registrados o que no hubieran sido previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, no prueba un hecho positivo como es el hecho preciso que tipifica el artículo 23, sino simplemente la inexistencia de un hecho, que no es lo mismo que la demostración de la ocurrencia de los supuestos previstos en la ley. (...)"

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con estos argumentos y contrario a lo manifestado por el recurrente, la plataforma y/o aplicativo tecnológico permitía la interconexión entre usuarios y conductores, ofreciendo como medio de transporte exclusivamente, vehículos particulares, respecto de los cuales no existe evidencia de que se encontraban matriculados u homologados para prestar el servicio público de transporte, como establece la norma, información que debió aportar la sociedad BITE RIDE, toda vez, que los conductores que usaban dichos automotores, estaban registrados en la plataforma. Así las cosas, la investigada facilitó la violación al artículo 23 de la Ley 336 de 1996, teniendo en cuenta, que a través de la herramienta tecnológica, ejercía actividades de intermediación para lograr la efectiva vinculación entre Usuario/pasajero y Conductor, sin la garantía que los vehículos dispuestos para ello, contaran con el registro o matrícula correspondiente para la prestación del servicio de transporte público de transporte, es decir, estaban ejerciendo ilegalmente esta actividad.

No resulta acertado considerar, que por el hecho de que la sancionada no está considerada en la presente actuación, como empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte, ello no releva a esta Entidad para investigarla, si desde la apertura de investigación se estableció que la conducta se circunscribía a la facilitación en la violación de las normas sobre transporte, que no requiere, un sujeto calificado, pues ello implicaría que solo se podrían investigar y sancionar las empresas que cumplen con la regulación.

Así las cosas, la investigada facilitó la violación al artículo 22 de la Ley 336 de 1996, al disponer de una herramienta tecnológica perteneciente a la investigada, para cuya vinculación, como Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, no exigió, para este cargo, el registro y matrícula de equipos para la prestación del servicio público de transporte, es decir, que para inscribirse en la plataforma, se omitió el cumplimiento de estos requisitos y validaciones por parte de las autoridades competentes y en esa medida, prestaron el servicio público de transporte de pasajeros, violando la regulación.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO QUINTO**.

7.6. Del cargo sexto, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, relacionado con las condiciones que deben cumplir los equipos destinados al servicio público de transporte para efectos de la homologación correspondiente.

Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no cumplir las condiciones que deben cumplir los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior en la medida en que, en el citado artículo, se dispuso que los equipos destinados al servicio público de transporte deberán

cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas, de conformidad con el Reglamento respectivo para la homologación de estos., infringiendo el artículo 31 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) Como se expuso en la sección 3.2 de este recurso, la conducta de facilitar supone la efectiva infracción de la norma por parte de un violador cuya actividad fue facilitada por un tercero. Al igual que en los cargos anteriores, no existe en el expediente ninguna prueba de que vehículos destinados al servicio público de transporte no cumplan con las condiciones descritas en el artículo 31 de la ley 336 de 1996. (...) Por otra parte, no hay prueba de qué personas concretas (no supuestas, anónimas ni inidentificadas) "[ofrecieron] como medio de transporte exclusivamente vehículos particulares", como tampoco hay de que esos vehículos "[no estuvieran] matriculados u homologados para prestar el servicio público de transporte, precisamente por no cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas". Siendo ese un supuesto de hecho previsto en el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, no basta con que la Resolución lo afirme para tenerlo como cierto, sino que era necesario demostrar su realización mediante pruebas ciertas, legalmente obtenidas, conducentes y pertinentes, en las que se exponga el valor que se da a cada una de ellas, todo de lo cual carece la Resolución 2323 de 2022, pues no hay en el cargo ninguna referencia a alguna prueba.

En este cargo también se afirma en la Resolución 2323 de 2022 que "[d]entro de los requisitos exigidos a los conductores la plataforma y/o aplicativo tecnológico no se evidenci[e] que se verificaba el uso de vehículos diferentes a carros particulares por lo que no se verificaba la matrícula, homologación o cualquier otro tipo de condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas de los mismos". Lo anterior tampoco prueba que haya habido una persona concreta que haya prestado el servicio en vehículos que no cumplieran con lo dispuesto en el artículo 31. Esta última afirmación de la Dirección confirma la ausencia de prueba frente a este punto, pues no correspondía al investigado probar su inocencia, sino a la Dirección evidenciar que personas concretas -no supuestas, indefinidas, inidentificadas o anónimas- violaron el artículo 31 de la Ley 366 de 1996 y que tal infracción fue gracias a que Beat lo facilitó. (...)"

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo manifestado por el recurrente, reiteramos que la prestación del servicio de transporte implica la celebración de un contrato, cuyo objeto consiste en la ejecución de una actividad que se ha catalogado como un servicio público esencial en la medida que se dirige a satisfacer necesidades de interés general, como es la movilidad. Por lo tanto, acudir a una plataforma tecnológica para poner en contacto a usuarios y conductores sin el cumplimiento de la regulación, tiene la capacidad de alterar la esencia del servicio que finalmente es el transporte terrestre automotor de personas. Incluso, las "empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte", también hacen uso de plataformas tecnológicas para mejorar su operación.

En cualquier caso, la prestación del servicio de transporte requiere de habilitación y debe hacerse con sujeción a ésta, conforme al artículo 16 de la misma ley. De igual modo, los equipos destinados a la prestación del servicio de transporte en cualquier modo deben contar con la homologación correspondiente, para lo cual se requiere cumplir las condiciones técnicas aplicables la utilización de aplicaciones para facilitar la prestación de servicios de transporte no constituye una modalidad independiente, diferente o adicional a las ya reguladas. Además,

dichas aplicaciones no deben servir para facilitar la infracción de normas. Finalmente, es de reiterar que la facilitación a la violación de normas es una conducta autónoma susceptible de sanción en los términos del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, como ya se ha explicado a lo largo del presente escrito.

Como ya se indicó, no es necesario demostrar la existencia de conductores o "personas concretas (no supuestas, anónimas ni inidentificadas) "[ofrecieron] como medio de transporte exclusivamente vehículos particulares", como lo pretende nuevamente el apoderado, si tenemos en cuenta que este es un hecho notorio, dado que BEAT RIDE se publicita como una empresa que presta, entre otros servicios, el de movilidad, es decir, que con su actividad se facilita la prestación de un servicio de transporte de manera irregular, lo cual es de público conocimiento y en esa medida, es un hecho notorio que no requiere de prueba. Al respecto ha señalado la Corte Constitucional:

"Ugo Rocco define el hecho notorio como aquél "que por su general y pública divulgación, no puede ser ignorado por ninguno, o que debe ser conocido por todos". Para Eugenio Florián "es notorio un hecho que lo conoce la mayor parte de un pueblo, de una clase, de una categoría, de un cúmulo de personas."

Conforme a esa doctrina generalizada, hecho notorio es, pues, aquél cuya existencia puede invocarse sin necesidad de prueba alguna, por ser conocido directamente por cualquiera que se halle en capacidad de observarlo. (...)"⁴⁰(Se subraya)

Sobre ese particular, es necesario señalar también que en el radicado 20205320025062, en respuesta a un requerimiento de esta entidad, señaló:

"De conformidad con lo anterior, BEAT es licenciante en Colombia de dos plataformas:

- (i) Beat y*
- (ii) Beat Conductor*

(...)

8. Explique ¿Que necesidad se busca satisfacer a través de la plataforma y/o aplicativo tecnológico?

La Plataforma pone en contacto a los licenciatarios de esta, que son: (i) Por un lado, los usuarios conductores, y (ii) por otro, los usuarios pasajeros.

(...)"

Por tanto, se verificó que la investigada, facilitaba la violación de las normas que regulan el servicio de transporte, en la medida en que a través de la APP promocionada, se posibilita que vehículos no autorizados para prestar servicios de transporte, contacten a usuarios que requieren servicios de movilidad o transporte, los cuales solo pueden ser prestados por equipos destinados al servicio público de transporte para efectos de la homologación correspondiente, siempre y cuando cumplan con los requisitos previstos en el Decreto 174 de 2001 y en el Decreto 348 de 2015, hoy compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Adicional a lo anterior, reiteramos igualmente la carga dinámica de la prueba, la cual se encamina a que las partes aspiran sacar adelante cada una de sus pretensiones y excepciones, o su defensa, pudiendo aportar las pruebas

⁴⁰ Auto 035/97. Referencia.: Solicitud de nulidad de la sentencia C-239/97. Peticionario: Alberto Giraldo Jaramillo. MP: Carlos Gaviria Díaz. Santafé de Bogotá, D.C., 2 de octubre de 1997.

necesarias que permita demostrar los hechos y efectos jurídicos contemplados en la norma⁴¹. Al respecto, el profesor Jairo Parra Quijano, indica que: "[n]o es la carga una obligación ni un deber, por no existir sujeto o entidad legitimada para exigir su cumplimiento. Tiene necesidad que aparezca probado el hecho la parte que soporta la carga, pero su prueba puede lograrse por la actividad oficiosa del juez o de la contraparte"⁴². De ahí se desprende la responsabilidad de las partes, que los hechos que evidencian una presunta vulneración a las normas deben estar demostrados, y a que, además, le indica al juez o a la Administración cómo debe fallar cuando no aparezcan probados tales hechos.

En ese sentido, la carga de la prueba permite formar un juicio, ya sea para acceder a una pretensión o para el caso del procedimiento sancionatorio, sancionar o exonerar un presunto incumplimiento al ordenamiento jurídico. Es por ello la importancia que, dentro de esa dinámica de la carga de la prueba, las partes que tengan cercanía a algunos medios probatorios, los aporten en las etapas correspondientes, lo cual no contradice la dirección del proceso por parte de la Administración, por tanto, es claro que la empresa investigada contó con los plazos para ejercer sus derechos y controvertir los cargos y se respetaron las garantías mínimas del debido proceso administrativo señaladas por la Corte Constitucional:

"6.3.- Con todo, el abandono de una concepción netamente dispositiva del proceso, al constatarse cómo en algunos casos surgía una asimetría entre las partes o se requería de un nivel alto de especialización técnica o científica que dificultaba a quien alegaba un hecho demostrarlo en el proceso, condujo a revisar el alcance del "onus probandi". Fue entonces cuando surgió la teoría de las "cargas dinámicas", fundada en los principios de solidaridad, equidad (igualdad real), lealtad y buena fe procesal, donde el postulado "quien alega debe probar" cede su lugar al postulado "quien puede debe probar"[90].

La teoría de la carga dinámica de la prueba halla su origen directo en la asimetría entre las partes y la necesidad de la intervención judicial para restablecer la igualdad en el proceso judicial.

(...)

De esta manera, la noción de carga dinámica de la prueba, "que no desconoce las reglas clásicas de la carga de la prueba, sino que trata de complementarla o perfeccionarla"[92], supone reasignar dicha responsabilidad, ya no en función de quien invoca un hecho sino del sujeto que, de acuerdo con las circunstancias de cada caso, se encuentra en mejores condiciones técnicas, profesionales o fácticas de acreditarlo[93]."⁴³ (Se subraya)

Así las cosas, se tiene que BEAT RIDE facilita el incumplimiento de las condiciones establecidas para la operación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior, en la medida en que no es posible verificar el cumplimiento de las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad, de control a la contaminación del medio ambiente y otras especificaciones técnicas, de conformidad con el Reglamento respectivo para la homologación de estos.

⁴¹ Juliana Pérez, "La Carga Dinámica De La Prueba En La Responsabilidad Administrativa Por La Actividad Médica -Decaimiento De Su Aplicabilidad", 2011, Pág. 4

⁴² Parra Quijano, Jairo. Manual de Derecho Probatorio. Bogotá: Librería Ediciones del Profesional Ltda., 2004, Pág. 242.

⁴³ Sentencia C-086/16. Referencia: Expediente D-10902. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 167 (parcial) de la ley 1564 de 2012, "por medio de la cual se expide el Código General del Proceso y se dictan otras disposiciones". Accionantes: Alejandro José Peñarredonda Franco y Helena Carolina Peñarredonda Franco.MP: JORGE IVÁN PALACIO PALACIO. Bogotá D.C., 24 de febrero de 2016.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO SEXTO**.

7.7. Del cargo séptimo, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la obligación de vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio. Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no cumplir con la obligación de vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, infringiendo el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) Al igual que lo mencionado en cargos anteriores, el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 trae un sujeto calificado, el cual tipificó el legislador y no puede ser extendido por el intérprete a otros sujetos. Así, el mandato que establece la norma consiste en que las empresas de transporte público vigilen y constaten que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio y que estén afiliados al sistema de seguridad social. Por lo anterior, la obligación de vigilancia y constatación que fija la norma solo puede ser infringida por empresas de transporte público, con lo que se evidencia que esta disposición no puede ser violada por personas frente a las cuales no se probó que sean empresas de transporte público. (...) En consecuencia, la "no evidencia" de que alguna persona identificada y concreta contara con la licencia necesaria y estuviera inscrito en el sistema de seguridad social, no prueba un hecho positivo como es el hecho preciso que tipifica el artículo 34, pues simplemente prueba la inexistencia de un hecho, que no es lo mismo que la demostración de su ocurrencia. Así las cosas, dado que correspondía a la Dirección probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen y que tal prueba no se relaciona en Resolución 2323 de 2022, el Cargo Séptimo es infundado y debe revocarse la decisión que se tomó respecto de él por ausencia de pruebas. (...)"

Consideraciones del Despacho

Sobre los anteriores aspectos, este Despacho considera necesario dar alcance a los verbos rectores que determinan el ámbito de aplicación de las normas sobre las cuales se cimentó el presente cargo. Para ello, debemos considerar la definición de la Real Academia Española (RAE) en cuanto a los verbos "Constatar" y "Vigilar", como rectores que rigen la aplicación jurídica del artículo 34 de la Ley 336 de 1996:

- "a). Constatar: Comprobar un hecho, establecer su veracidad o dar constancia de él.
- b). Vigilar: Observar algo o a alguien atenta y cuidadosamente. U. t. c. intr."

De conformidad con lo anterior, tenemos que lo que se pretende con la obligación detallada es vigilar y constatar que los conductores de los equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, siendo la sociedad investigada, dada su participación en la prestación del servicio, la responsable de facilitar que los conductores prestaran el servicio, sin la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio público de transporte.

Lo anterior, teniendo en cuenta que la actividad del transporte comprende principios que deben ser garantizados por el Estado, tales como la seguridad, que no se refiere únicamente a lo relacionado con los equipos destinados a la prestación del servicio, sino también, a la idoneidad de las personas que lo prestan, que se garantiza con la licencia de conducción vigente y acorde con el servicio que se presta. En consecuencia, la prestación del servicio de transporte requiere que los conductores que se inscribieron o afiliaron en el aplicativo tecnológico "BEAT", contaran con la licencia de conducción vigente, de lo contrario se evidencia una vez más, que la sociedad facilitó que se transgredieran las

normas, conducta autónoma, susceptible de ser sancionada en los términos del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, por tanto, para este Despacho, es válido afirmar que la investigada establece políticas y requisitos a cumplir por parte de sus afiliados, sin embargo, no se evidencia entre ellas, la verificación de la existencia de una licencia de conducción vigente y con una categoría acorde con el servicio que se presta.

Sobre ese particular, la jurisprudencia constitucional ha señalado:

"...las licencias de conducción son documentos públicos de carácter personal e intransferible que autorizan a una persona para conducir válidamente un vehículo automotor de acuerdo con las categorías que para cada modalidad se establezcan. Para su obtención, el legislador ha previsto una serie de requisitos, que para la conducción de vehículos de servicio público se hacen más exigentes. La licencia de conducción certifica, entonces, que quienes conducen vehículos automotores, actividad que tradicionalmente se ha considerado peligrosa, son realmente las personas a quienes el Estado ha concedido autorización para ello, por haber verificado previamente su idoneidad para el desempeño de tal actividad, es decir, la aptitud, física, mental, sicomotora, práctica, teórica y jurídica de una persona para conducir un vehículo por el territorio nacional. Cabe precisar, en todo caso, que la licencia de conducción no es el único requisito que los conductores de vehículos automotores deben cumplir para poder circular en ellos, además resulta obligatorio acreditar el cumplimiento de muchas otras condiciones. (...)"⁴⁴ (Subrayas nuestras)

Así las cosas, se tiene que BEAT RIDE no cumple con las condiciones establecidas para la operación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior, en la medida en que la sociedad no vigila ni constata que los conductores de los equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, pues es a la empresa que los vincula o utiliza, la responsable de constatar o vigilar tal circunstancia.

Por lo anterior, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO SÉPTIMO**.

7.8. Del cargo octavo, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, con la exigencia de desarrollar programas de medicina preventiva establecidos por el Ministerio de Transporte, y desarrollar los programas de capacitación a través del SENA o entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte, para los operadores de los equipos a través de los cuales se presta el servicio de transporte. Infringiendo el artículo 35 de la Ley 336 de 1996, del cual se extrae que las empresas que prestan un servicio de transporte deberán desarrollar los programas de capacitación a todos los operadores de los equipos cumpliendo con los siguientes supuestos de hecho:

- (i) A través del SENA o
- (ii) A través de las entidades especializadas, autorizadas por el Ministerio de Transporte.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) Al igual que en varios de los cargos anteriores, el artículo 35 de la Ley 336 de 1996 contiene una tipificación clara y precisa, en la que fija en cada uno de los incisos transcritos una obligación y el sujeto calificado obligado a cumplirla. Siendo esta una norma sancionatoria, su interpretación es restrictiva y no puede extenderse a hipótesis o sujetos no previstos en ella. En consecuencia, el único obligado a su cumplimiento es, en cada caso, la empresa de transporte, por lo que su cumplimiento no puede

⁴⁴ Sentencia C-468 del 13 de junio del 2011, M.P. María Victoria Calle Correa.

exigirse a quien no ostente esa condición y tampoco podrá sancionarse a quien no sea el sujeto tipificado por la norma. En el presente caso, además de que Beat no es empresa de transporte y que por ende no puede sancionarse por el incumplimiento de una norma de la cual no es destinatario, lo cierto es que en el expediente no hay ninguna prueba de personas concretas que, encuadrando dentro de la descripción típica que trae la norma, hayan incumplido los deberes que ella establece. (...) No le correspondía a Beat probar la realización de capacitaciones y la adopción de programas de medicina preventiva, pues eso sería generarle la carga de probar su inocencia. Así, afirmar que el cargo se tiene por acreditado debido a que el acusado no lo desvirtuó, además de contradecir la presunción de inocencia y la carga que tenía la Dirección de probar el supuesto previsto en la norma, evidencia la ausencia de pruebas respecto de este cargo, pues la Resolución apeló a tener por acreditados hechos circunstanciales que carecen de relación causal y conexidad con los supuestos previstos en la norma y ante la ausencia de pruebas que lo demostraran apeló a sustituir su carga probatoria para exigir en su lugar una prueba de inocencia proscrita por la Constitución. (...)”

Consideraciones del Despacho

En atención a la necesidad propia de la presente discusión y como se indicó a lo largo de la actuación administrativa, este Despacho considera prudente y necesario reiterar que la disposición del presente cargo, fue analizada por la Corte Constitucional, quien realizó las siguientes consideraciones:

“Basta decir que el inciso demandado no está otorgando prerrogativa alguna al Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA-, en relación con otras instituciones de capacitación. Se hace esta afirmación, pues tal como fue establecido en el considerando tercero de esta providencia, el Servicio Nacional de Aprendizaje -SENA- no es la única entidad que, según el artículo 35 de la ley 336 de 1996, puede desarrollar los programas de capacitación que en ella se regula, puesto que se admite que otras entidades especializadas puedan asumir el adiestramiento de los operarios del servicio de transporte, siempre y cuando cuenten, para el efecto, con la autorización del Ministerio de Transporte. Entidades que deberán demostrar su idoneidad para asumir la responsabilidad de otorgar la tecnificación y capacitación que requieren quienes deben maniobrar los equipos destinados a prestar el servicio de transporte, a fin de garantizar la seguridad de los usuarios, tal como se entiende que lo haría el Servicio Nacional de Aprendizaje-SENA-, dada su experiencia en materias como ésta.

(...)

Es necesario, por tanto, aclarar que la autorización a que hace referencia el inciso acusado, está relacionada con la necesidad de que el Ministerio de Transporte, como ente encargado de vigilar, controlar y coordinar el servicio de transporte, específicamente, en el modo terrestre, señale qué instituciones técnicas, universitarias o escuelas tecnológicas, pueden cooperar con las empresas de transporte en su deber de desarrollar programas de capacitación que garanticen la eficiencia y tecnificación de los operarios del servicio de transporte, teniendo en cuenta su trayectoria e idoneidad, pues es obvio que no todas las instituciones educativas están en las condiciones de apoyar a la empresas de transporte con esta específica obligación. (...) En estos términos, corresponderá a las distintas empresas de transporte desarrollar los programas de capacitación de que trata el inciso tercero del artículo 35 acusado, a través del SENA o de las entidades especializadas que autorice el Ministerio de Transporte, ...”⁴⁵

⁴⁵ Corte Constitucional. Sentencia C-520/98

De acuerdo con lo anterior, una vez revisado el material probatorio aportado por la investigada⁴⁶ y en atención a los términos y condiciones que se establecen para la plataforma, es posible:

- (i) Solicitar los Servicios a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores que se encuentren registrados en la plataforma y/o aplicativo tecnológico.
- (i) Calificar a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores mediante una escala numérica de 1-5.
- (iii) Identificar al Usuario Conductor y/o Usuarios Prestadores que brindará los servicios. Pudiendo conocer el nombre, ubicación y otra información del Usuario Conductor y/o Usuarios Prestadores respectivo.
- (iv) Identificar el vehículo que brindará los servicios, para lo cual la plataforma informará al Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante el modelo y la placa del vehículo mediante el cual prestará el respectivo servicio.
- (v) Rastrear el servicio en tiempo y ubicación real, y la ruta tomada.
- (vi) Conocer la tarifa que a juicio del Usuario Conductor y/o Usuarios Prestadores sea aplicable al servicio.
- (vii) Realizar el pago del servicio en las formas previstas en este documento.

De conformidad con lo anterior, efectivamente la investigada, es una intermediaria necesaria para la prestación de un servicio de transporte, por tanto, es indefectible afirmar que facilitó la prestación de un servicio que no se encuentra habilitado y en el cual no se verifica el cumplimiento de los programas de capacitación para los operadores de los equipos y aun así, se oferta su servicio, razón por la cual se tiene plenamente establecido el sujeto activo de la conducta.

Adicionalmente, el Ministerio de Transporte, responde una consulta a través del radicado MT No.: 20191340461721 del 23 de septiembre de 2019, con respecto a la capacitación de conductores en las diferentes modalidades, y manifiesta para aquellas modalidades de transporte "(...) en donde no se reglamente de manera directa el tema de capacitación que deberá tener el conductor del vehículo serán aquellos relacionados con temas en la prestación del servicio o actividad de conducción que tenga la institución certificadora y de seguridad vial."

Así las cosas, la ausencia en el cumplimiento de este tipo de obligaciones, permite establecer que la investigada facilitó la violación al artículo 35 de la Ley 336 de 1996, al disponer de una herramienta tecnológica, para cuya vinculación como Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, no se exigió que los operadores del servicio tuvieran una debida capacitación ni tecnificación para prestar el servicio público, es decir, no desarrolló los programas de capacitación a todos los operadores de los equipos con los cuales intermedia para una prestación de un servicio de transporte.

Dado lo anterior, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO OCTAVO**.

7.9. Del cargo noveno, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado con de las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución

⁴⁶ Radicados 20205320205062 del 04 de marzo de 202043, 20205320211612 del 05 de marzo de 2020 y 20205320224142 del 10 de marzo de 2020 recibido el día 03 de marzo de 2020.

315 de 2013, en lo que concierne al mantenimiento preventivo y correctivo, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013, en lo que concierne al mantenimiento preventivo y correctivo. Se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no cumplir con relacionado de las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en lo que concierne al mantenimiento preventivo y correctivo. Infringiendo el artículo 38 de la Ley 336 de 1996.

El recurrente manifestó frente a este cargo: *"(...) Según la Dirección, el artículo 38 de la Ley 336 de 1996 debe ser leído en conjunto con el 3 de la Resolución 315 de 2013, siendo esa la norma que establece los tipos de mantenimiento - preventivo y correctivo- a los que están sometidos los vehículos de servicio público. Pues bien, en adición a que la Resolución 315 fija un sujeto calificado en cabeza de quien están las obligaciones de mantenimiento, lo cierto es que no existe prueba de una empresa de transporte público concreta que haya faltado a ese deber y que Beat hubiera facilitado a esa empresa incumplir con su obligación. Por otra parte, tampoco existe prueba de que una persona concreta, individualizada e identificada, hubiera incumplido la obligación de mantenimiento, como tampoco que Beat hubiera facilitado que esa persona concreta e individualizada no cumpliera con ese deber. El hecho de que "[!]a plataforma y/o aplicativo tecnológico permit[iera] la interconexión entre usuarios y conductores", no prueba que haya habido vehículos carentes de mantenimiento o que Beat hubiera facilitado esto, pues el mantenimiento no depende de la existencia de una plataforma. Así, tal afirmación es un supuesto que no está probado y por tanto no puede ser fundamento de la decisión, pues como lo determina el artículo 167 del CGP, en concordancia con el 29 de la Constitución, corresponde en este caso al acusador probar el supuesto de hecho de las normas que consagran el efecto jurídico que ellas persiguen. - De igual forma, que dentro de los requisitos exigidos a los conductores la plataforma y/o aplicativo tecnológico exigiera el SOAT, no prueba ni desvirtúa el mantenimiento pues es un factor ajeno que no guarda relación de causalidad entre un hecho y el otro. Así, correspondía a la Dirección probar que alguna persona concreta omitió la obligación y que tal omisión fue por la acción de Beat. Al no haber prueba de lo anterior, la sanción impuesta por este cargo es improcedente. (...)"*

Consideraciones del Despacho

En primer lugar, en la resolución de apertura, se imputó a la Investigada el presente cargo por presuntamente no realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de sus vehículos, infringiendo lo establecido en los artículos 2 y 3 de la resolución 315 de 2013, aclarado por el artículo 1 de la resolución 378 de 2013, lo que para este Despacho implica establecer una obligación de hacer, esto es, de realizar el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos vinculados a su plataforma, de acuerdo con lo establecido en la Resolución 315 de 2013.

Esta la obligación se encuentra prevista en los artículos 2 y 3 de la Resolución No. 315 de 2013:

- (i) Las empresas que prestan un servicio de transporte serán las responsables de realizar directamente el mantenimiento preventivo de los equipos vinculados a su parque automotor.
- (ii) El mantenimiento preventivo constituye una serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar fallas o desperfectos;
- (iii) No podrá entenderse como mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección.

En segundo lugar, es claro que la prestación del servicio de transporte requiere que los conductores que se inscribieron o afiliaron en el aplicativo tecnológico de "BEAT", debieron contar con la certificación de que cumplieron con el mantenimiento preventivo y correctivo de sus vehículos, de lo contrario se evidencia, una vez más, que al promocionar dicho servicio sin el cumplimiento de dicha obligación, la sociedad facilitó la violación de normas por parte de los conductores que figuran en su plataforma, la cual, es una conducta autónoma susceptible de sanción en los términos del numeral 4 del artículo 9 de la Ley 105 de 1993, por tanto, para este Despacho, la investigada establece políticas y requisitos a cumplir por parte de sus afiliados, sin embargo, no se evidencia entre ellas, la verificación del cumplimiento de los automotores, del mantenimiento preventivo y correctivo a que están obligados.

En este sentido, la ausencia de diligencia en el ejercicio de la actividad empresarial, está probada dentro del presente procedimiento administrativo sancionatorio y, particularmente, dentro de la investigación bajo estudio, por ello el elemento de tipicidad se encuentra plenamente configurado, toda vez que la obligación incumplida objeto de sanción, está previamente determinada a través de una disposición normativa de carácter legal, como es el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013, normas señaladas desde la resolución de apertura de investigación y de pleno conocimiento del recurrente, toda vez que la Ley se presume conocida por todos.

Así las cosas, se tiene que BEAT RIDE facilita el incumplimiento de las condiciones establecidas para la operación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior, en la medida en que la sociedad promueve servicios que no cumplen con las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en el cual participa como intermediario.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO NOVENO**.

7.10. Del cargo décimo, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado de las condiciones técnico - mecánicas establecidas para el funcionamiento de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte, en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013, relativo al alistamiento diario.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "(...) En el Cargo Décimo la Dirección sostiene que Beat facilitó la infracción del artículo 38 de la Ley 336 de 1996, norma que ya había sido objeto de imputación y consecuente sanción en el Cargo Noveno. Este hecho pone en evidencia el desconocimiento a la prohibición al non bis in ídem, pues claramente con base en un mismo hecho y norma, la Dirección imputa dos cargos y sanciona por ellos dos veces. (...) Pues bien, en adición a que la resolución citada fija un sujeto calificado en cabeza de quien están las obligaciones de alistamiento en ella establecidos, lo cierto es que no existe prueba de alguna empresa de transporte público concreta que haya faltado a ese deber y que Beat hubiera facilitado a esa empresa incumplir con ese deber. Por otra parte, tampoco existe prueba de que una persona concreta, individualizada e identificada, hubiera incumplido la obligación de alistamiento, como tampoco que Beat hubiera facilitado que esa persona concreta e individualizada no cumpliera con ese deber. (...) De igual forma, se afirma en la decisión del cargo que los requisitos exigidos se "[limitaban] a la exigencia de contar con licencia de conducción, SOAT, no tener antecedentes penales, sin la observancia de que estos cumplieran a diario con las condiciones mínimas para poder prestar el servicio de transporte público, pues la plataforma no permite hacer seguimiento o registro de que los usuarios prestadores o conductores cuenten con equipo de carretera, botiquín, llantas y batería en buen estado, etc, en todo caso, condiciones de operación para la prestación de este servicio en vehículos

habilitados para ello.” (...) Ahora bien, lo que si contiene la afirmación citada es el reconocimiento de la existencia de un sujeto calificado destinatario de la norma, pues al afirmarse que los vehículos a los que se refieren los reglamentos son los de transporte público, se está reconociendo que el sujeto al que obliga la norma es a las empresas de transporte, por lo cual tal exigencia no puede extenderse a quienes no reúnen esa condición. (...)”

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, en primera medida, debemos aclarar que si bien es cierto los cargos noveno y décimo se fundamentaron normativamente en el artículo 38 de la Ley 336 de 1996, el artículo noveno se desarrolla en concordancia con el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013, en lo que concierne al mantenimiento preventivo y correctivo y el presente cargo se imputa igualmente, en concordancia con el artículo 4 de la citada resolución, relativo al alistamiento diario, que son conductas diferentes pero exigibles a las sociedades que prestan un servicio público de transporte terrestre, así las cosas, no se incurre en la transgresión al principio de *non bis in ídem*.

Frente al presente cargo, el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013 relacionado con el cumplimiento del alistamiento diario de cada vehículo dentro del periodo comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, establece que se deben verificar como mínimo, los siguientes aspectos:

- Fugas del motor, tensión correas, tapas, niveles de aceite de motor, transmisión, dirección, frenos, nivel agua limpia brisas, aditivos de radiador, filtros húmedos y secos.
- Baterías: niveles de electrolito, ajustes de bordes y sulfatación.
- Llantas: desgaste, presión de aire.
- Equipo de carretera
- Botiquín.

Este alistamiento diario es realizado por la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado, indicando en la planilla o documento que corresponda, el proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, por ello, frente al argumento reiterado en el escrito de recurso, referente a que en todas las conductas endilgadas a la investigada no son aplicables ya que el sujeto activo de dichas conductas son exclusivamente las empresas de transporte debidamente habilitadas, el Consejo de Estado señaló:

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

(...)

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

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

De esta manera, las personas naturales o jurídicas que eventualmente presten el servicio de transporte, sin cumplir con los requisitos exigidos por la ley para el efecto, son sujetos del ejercicio de funciones administrativas sancionatorias en la medida en que existe una afectación al interés público. No obstante, esta circunstancia no implica que sean entidades vigiladas de la Superintendencia de Transporte de conformidad con la ley. (...)⁴⁷

Por lo tanto, de acuerdo con las facultades administrativas sancionatorias de la Superintendencia de Transporte y las demás que le haya conferido la ley, pueden ser aplicadas a todas las personas naturales o jurídicas que violen la normativa del sector transporte, sean estas entidades vigiladas por dicha autoridad o no, como en el presente caso en concreto. En tal virtud, para este Despacho, la investigada facilitó la violación al artículo 38 de la Ley 336 de 1993 en concordancia con el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013, al disponer de una herramienta tecnológica para cuya vinculación como Usuario Conductor y/o Usuario Prestador y con esta conducta, facilitó la violación de la normativa mencionada, en la cual no exigió que los vehículos dispuestos para ello, fueran idóneos o autorizados, o fuesen objeto de los alistamientos diarios en las condiciones y formalidades exigidas por la normatividad aplicable.

Así las cosas, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO DÉCIMO**.

7.11. Del cargo décimo primero, por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto Ley 2106 de 2019, relacionado con el deber de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El recurrente manifestó frente a este cargo: "*(...) Como se expuso en la sección 3.2 de este recurso, la conducta de facilitar supone la efectiva infracción de la norma por parte de un violador cuya actividad fue facilitada por un tercero. La Resolución 2323 de 2022 no hace referencia a ninguna prueba que demuestre que: - Alguna persona obligada a ello haya incumplido el deber de tener un Plan Estratégico de Seguridad Vial. - Que quienes descargan la aplicación tengan diez o más vehículos. - Que los supuestos conductores carezcan -o incluso que tengan- un Plan Estratégico de Seguridad Vial; y Que tales conductores carezcan de ese plan porque Beat facilitó a una persona concreta e individualizada no tenerlo. En consecuencia, la revocatoria de la decisión adoptada por la Resolución 2323 de 2022 frente al Cargo Décimo Primero es procedente, pues, por una parte la Dirección extendió el sujeto activo que el legislador tipificó y sobre el cual recae la obligación contenida en la norma; supuso que quienes descargan la aplicación tienen diez o más vehículos; y no probó que los supuestos contenidos en la norma hubieran sido infringidos. Lo anterior en razón a que en la resolución no hay referencias a pruebas que evidencien que personas concretas hubieran faltado a su obligación de contar con Plan Estratégico de Seguridad Vial estando obligadas a ello, o que Beat facilitó a esas personas concretas su omisión. (...)*"

Consideraciones del Despacho

Como lo hemos venido manifestando, la plataforma tecnológica se constituye como una herramienta para que personas logren contactar de manera eficaz con personas que requieren determinado servicio de transporte para ofrecerlo y prestarlo, facilitando la violación de las normas del sector de transporte, por tanto, la investigada, posibilitó la violación de las normas que regulan el servicio de transporte, en la medida en que a través de la aplicación se permite que personas no autorizadas presenten servicios de transporte y contacten a los

⁴⁷ Consejo de Estado. Sala de Consulta y Servicio Civil. Veinte (20) de abril de dos mil veintiuno (2021). CP: Édgar González López. Rad. 250002341000 2017 01935 00

usuarios que lo requieren, los cuales solo pueden ser prestados por sujetos debidamente autorizados por la autoridad competente, cumpliendo los requisitos normativos establecidos, razón por la cual, se evidenció que la investigada facilitó el incumplimiento del deber de diseñar un Plan Estratégico de Seguridad Vial por parte de los prestadores del servicio, teniendo en cuenta que, dentro de su operación recae la responsabilidad de prestarlo conforme a la normatividad existente, lo que garantiza a la Administración que su producto, proceso y/o servicio cumple con los estándares para la prestación del servicio, salvaguardando la Seguridad Vial.

Así las cosas, se tiene que BEAT RIDE permite el incumplimiento de las condiciones establecidas para la operación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte. Lo anterior, en la medida en que la sociedad facilita la infracción del artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el Artículo 110 Decreto 2106 de 2019, para la operación de los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte.

En mérito de lo expuesto, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO DÉCIMOPRIMERO**.

7.12. Del cargo décimo segundo, Por la presunta facilitación a la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 994 del Decreto 410 de 1971, relacionado con la exigencia al transportador de tomar seguros que cubran los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte.

El cual hace referencia a la exigencia al transportador de tomar seguros que cubran los riesgos inherentes a la prestación del servicio público de transporte. Dicha facilitación, presuntamente se deriva de que se permite que los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores vinculados al aplicativo tecnológico "BEAT", previamente vinculados por la Investigada para hacer uso de esta, presten el servicio público de transporte sin contar con las pólizas requeridas para dicho servicio y en las condiciones señaladas en el régimen del transporte.

El recurrente manifestó frente a este cargo: *"(...) Al igual que en varios de los cargos anteriores, el artículo 994 contiene una tipificación clara y precisa, en la que fija obligaciones y el sujeto calificado obligado a cumplirlas. El primero de ellos se refiere al sujeto calificado al que obliga la norma, el cual en este caso es el transportador. Dado que Beat no es transportador, la obligación contenida en la norma no le es exigible. Así, la Dirección desconoce la tipicidad dispuesta por el legislador y extiende la misma a sujetos no obligados a ella en la conclusión anterior y cuando afirma lo siguiente (...) Pues bien, en el expediente no hay una sola referencia a pruebas que demuestren que alguna persona que hubiera descargado la aplicación careciera de dichas pólizas. Lo que es más, no hay una sola prueba que individualice a alguna persona, por lo que no existe prueba de tal omisión. Siendo esto así y siendo la facilitación una conducta accesoria y que depende de la efectiva infracción de la norma por parte de su violador, tampoco hay pruebas de que Beat haya facilitado que alguien no tuviera las pólizas de seguros citadas en la resolución, pues su no exigencia no prueba que no se tuvieran o facilitan su ausencia, especialmente cuando tal obligación recae en sujetos calificados como son las empresas transportadoras. (...)"*

Consideraciones del Despacho

De acuerdo con lo anterior, y como ya lo hemos venido señalando, la Corte Constitucional⁴⁸ respecto a las características del Servicio Público de Transporte señaló:

⁴⁸ Sentencia C-981 del 01 de diciembre del 2010, M.P Dr. Gabriel Eduardo Mendoza Martelo.

"Consejo de Estado sintetizó así las características que se predicen del servicio público de transporte:" i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2°). Iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. Vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. Ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.(...)"

De cara a lo anterior, se evidencia que BEAT RIDE facilita a través de su plataforma tecnológica, que usuarios a través de esta, logren contactar a un vehículo particular para la prestación del servicio de transporte, el cual no cumple con las características enunciadas previamente, es decir, la investigada facilita la prestación de un servicio a personas que no se encuentran autorizadas, pues hace la intermediación para se preste de manera ilegal, un servicio público de transporte a través de vehículos particulares, sin que cuenten con las pólizas requeridas para la prestación del mismo y en las condiciones señaladas en el régimen del transporte.

De otra parte, a lo largo de la presente investigación administrativa y durante las etapas procesales, se dio la oportunidad a la investigada para que aporte las pruebas que considere pertinentes, con el fin de desvirtuar los cargos y la conducta endilgada⁴⁹, por medio de la cual pudo establecer que, al momento de la creación de un perfil del Usuario Conductor y/o Usuario Prestador y previo a su activación, verificar que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT del vehículo que asocie cada Usuario Conductor y/o Usuario Prestador potencial, se encuentre vigente, sin embargo, se facilita la prestación del servicio sin contar con las pólizas que lo respalden, frente a los riesgos establecidos: (i) Riesgos de muerte, (ii) Incapacidad total y permanente, (iii) Incapacidad temporal, (iv) Daños a bienes de terceros, (v) Gastos médicos y de hospitalización de terceros y (vi) Con un monto asegurable por persona, determinado.

Así las cosas, la investigada ha tenido la posibilidad de controvertir las pruebas recabadas por parte de esta Entidad que sirvieron de fundamento para iniciar la presente investigación administrativa y por otro se verifica que BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S., facilitó la violación de la normativa mencionada al no ejercer un control estricto sobre el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio público de transporte, en este caso en concreto, sin la suscripción de las pólizas requeridas para dicho servicio y en las condiciones señaladas en el régimen de transporte.

Finalmente, este Despacho considera procedente **CONFIRMAR** la responsabilidad de la Investigada frente al **CARGO DÉCIMO SEGUNDO**.

⁴⁹ Radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020.

En mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1: CONFIRMAR la declaratoria de responsabilidad y la sanción impuesta en contra de la de la Sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S identificada con Nit. 901183305-4, decisión adoptada mediante Resolución No. 2323 del 14 de julio del 2022 confirmada por la Resolución No. 9184 del 04 de noviembre de 2020, de conformidad con lo expuesto en la parte motiva del presente acto administrativo.

Artículo 2: NOTIFÍQUESE el contenido de la presente Resolución por conducto de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, al doctor JORGE JAECKEL KOVACS en calidad de apoderado de la Sociedad BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S identificada con Nit. 901183305-4, de acuerdo con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Artículo 3: Una vez surtida la respectiva notificación, remítase copia de esta a la Delegatura de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

Artículo 4: Contra la presente Resolución no procede Recurso alguno.

Artículo 5: En firme la presente resolución en los términos del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo remítase copia a la Dirección Financiera y al Grupo de Cobro Coactivo de esta Entidad, para lo de su competencia.
Dada en Bogotá, D.C.,

NOTIFÍQUESE Y CÚMPLASE



Firmado digitalmente por
ESPINOSA GONZALEZ OSCAR
ALIRIO
Fecha: 2023.06.29 16:23:58
-05'00'

OSCAR ALIRIO ESPINOSA GONZALEZ
SUPERINTENDENTE DELEGADO DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

3920 DE 29/06/2023

Notificar:
BEAT RIDE APP COLOMBIA S.A.S.
Dirección: Calle 95 71 75
Bogotá D.C.

Jorge Jaeckel K
Apoderado
Dirección: Carrera 15 No. 93A-62 Oficina 401
Bogotá D.C.
Correo electrónico: notificaciones@jaeckelmontoya.com

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

NOMBRE, IDENTIFICACIÓN Y DOMICILIO

Razón social: BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS EN LIQUIDACION
Nit: 901183305 4 Administración : Direccion Seccional
De Impuestos De Bogota
Domicilio principal: Bogotá D.C.

MATRÍCULA

Matrícula No. 02963983
Fecha de matrícula: 24 de mayo de 2018
Último año renovado: 2023
Fecha de renovación: 16 de marzo de 2023
Grupo NIIF: Grupo I. NIIF Plenas.

LAS PERSONAS JURÍDICAS EN ESTADO DE LIQUIDACIÓN NO TIENEN QUE RENOVAR
LA MATRÍCULA MERCANTIL DESDE LA FECHA EN QUE SE INSCRIBIÓ EL
DOCUMENTO QUE DA INICIO AL PROCESO DE LIQUIDACIÓN. (ARTÍCULO 31 LEY
1429 DE 2010, NUMERAL 2.1.3.13, CAPÍTULO SEGUNDO, TÍTULO VIII DE LA
CIRCULAR ÚNICA DE LA SUPERINTENDENCIA DE INDUSTRIA Y COMERCIO).

UBICACIÓN

Dirección del domicilio principal: Calle 95 71 75
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico: saida0108@hotmail.com
Teléfono comercial 1: 3166508458
Teléfono comercial 2: No reportó.
Teléfono comercial 3: No reportó.

Dirección para notificación judicial: Calle 95 71 75
Municipio: Bogotá D.C.
Correo electrónico de notificación: saida0108@hotmail.com
Teléfono para notificación 1: 3166508458
Teléfono para notificación 2: No reportó.
Teléfono para notificación 3: No reportó.

La persona jurídica NO autorizó para recibir notificaciones
personales a través de correo electrónico, de conformidad con lo
establecido en los artículos 291 del Código General del Procesos y 67
del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso
Administrativo.

CONSTITUCIÓN

Por Documento Privado del 23 de mayo de 2018 de Junta de Socios,
inscrito en esta Cámara de Comercio el 24 de mayo de 2018, con el No.
02342869 del Libro IX, se constituyó la sociedad de naturaleza
Comercial denominada BEAT RIDE APP COLOMBIA LTDA.

REFORMAS ESPECIALES

Por Acta No. 2 de la Junta de Socios, del 31 de enero de 2019, inscrita el 22 de mayo de 2019 bajo el número 02468176 del libro IX, la sociedad de la referencia se transformó de Sociedad Limitada a Sociedad por Acciones Simplificada bajo el nombre de: BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS.

Por Acta No. 2 del 31 de enero de 2019 de Junta de Socios, inscrito en esta Cámara de Comercio el 22 de mayo de 2019, con el No. 02468176 del Libro IX, la sociedad cambió su denominación o razón social de BEAT RIDE APP COLOMBIA LTDA a BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS.

DISOLUCIÓN

Sin dato por disolución.

La persona jurídica se disolvió y entró en estado de liquidación por Acta No. 12 del 21 de abril de 2023 de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 25 de Abril de 2023, con el No. 02969296 del libro IX.

OBJETO SOCIAL

La Sociedad podrá realizar cualquier actividad lícita, ya sea de naturaleza civil o comercial. En especial, tendrá como objeto principal la explotación y contratación de servicios de intermediación entre proveedores y clientes; la prestación de servicios de recolección en nombre de proveedores de servicios, custodiar de los ingresos derivados de la colección de aquellos servicios sujetos a intermediación y la distribución de dichos fondos entre los proveedores de los mismos; el desarrollo y la explotación comercial de todo tipo de aplicaciones tecnológicas; y la adquisición, venta, administración, inversión y explotación de propiedades personales e inmobiliarias, ya sea tangibles o intangibles, incluidas patentes, marcas registradas, licencias, permisos y cualquier otro derecho de propiedad industrial o intelectual. Adicionalmente, en el desarrollo de su objeto social, la Sociedad podrá realizar, ya sea por cuenta propia o de terceros, las siguientes actividades: (A) Celebrar y ejecutar todo tipo de acuerdos, contratos y operaciones, de cualquier naturaleza, relacionadas con el objeto social de la Sociedad, así como cualesquiera actividades similares, conexas o complementarias o que permitan facilitar o desarrollar el comercio o la industria de la Sociedad; (B) Abrir, operar y cancelar cuentas bancarias; (C) Obtener y otorgar préstamos; (D) Otorgar poderes; (E) Transigir, desistir y someter a decisiones arbitrales, las cuestiones y disputas en que tenga interés propio frente a terceros; y (F) Solicitar, registrar, adquirir o poseer en cualquier otra forma, usar y explotar marcas, diseños, dibujos, insignias, nombres comerciales, patentes, invenciones y procedimientos, así como cualquier otro bien incorporal.

CAPITAL

* CAPITAL AUTORIZADO *

Valor : \$1.500.000.000,00
No. de acciones : 1.500.000.000,00
Valor nominal : \$1,00

* CAPITAL SUSCRITO *

Valor : \$1.176.494.266,00
No. de acciones : 1.176.494.266,00
Valor nominal : \$1,00

* CAPITAL PAGADO *

Valor : \$1.176.494.266,00
No. de acciones : 1.176.494.266,00
Valor nominal : \$1,00

NOMBRAMIENTOS

REPRESENTANTES LEGALES

Por Acta No. 12 del 21 de abril de 2023, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 25 de abril de 2023 con el No. 02969297 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Liquidador Principal	Saida Sigrid Bautista Acosta	C.C. No. 55173264

REVISORES FISCALES

Por Acta No. 6 del 5 de febrero de 2021, de Asamblea de Accionistas, inscrita en esta Cámara de Comercio el 10 de febrero de 2021 con el No. 02660873 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Persona Juridica	BDO AUDIT S.A.S. BIC	N.I.T. No. 860600063 9

Por Documento Privado del 25 de enero de 2023, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 27 de enero de 2023 con el No. 02927398 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal Principal	Leidy Alejandra Ramirez Gordillo	C.C. No. 1012435131 T.P. No. 299732-T

Por Documento Privado del 3 de octubre de 2022, de Revisor Fiscal, inscrita en esta Cámara de Comercio el 6 de octubre de 2022 con el No. 02886721 del Libro IX, se designó a:

CARGO	NOMBRE	IDENTIFICACIÓN
Revisor Fiscal	Leidy Alejandra	C.C. No. 1012435131

Suplente

Ramirez Gordillo

PODERES

Por Documento Privado del 20 de marzo de 2023, de Representante Legal, registrado en esta Cámara de Comercio el 11 de Abril de 2023, con el No. 00049652 del libro V, la persona jurídica confirió poder especial amplio y suficiente a BPQ GESTORIA 2 S.A.S, sociedad actualmente existente de conformidad con las leyes de la República de Colombia, identificada con NIT 900761831 - 3 y matrícula mercantil No.2488824 ("Apoderado"), para que, en calidad de apoderado en materia tributaria, en nombre y representación del Poderdante adelante los encargos que a continuación se relacionan 1. Firmar, preparar, presentar y pagar todas las declaraciones tributarias que deba presentar y pagar el Poderdante ante las autoridades de impuestos de orden nacional, departamental, municipal y distrital dentro de la República de Colombia, incluyendo, pero sin limitarse a declaraciones de impuestos de renta, de IVA (Impuesto al Valor Agregado), de impuesto de y comercio, información exógena, datos mínimos, modificación o actualización del RIT, de retenciones en la fuente, impuesto predial, precios de transferencia, obtención del mecanismo electrónico, modificación, cancelación del RUT, obtención de la resolución de facturación y demás impuestos y obligaciones tributarias que la Sociedad deba presentar y pagar ante las autoridades tributarias que permitan el cabal cumplimiento de las obligaciones impositivas de la Sociedad, y en general representar al Poderdante frente a las autoridades de impuestos del orden nacional, departamental. municipal y distrital dentro de la República de Colombia. 2. Así mismo, podrá, ante cualquier autoridad fiscal en Colombia: 2. a. Adelantar todos los trámites necesarios ante las autoridades de impuestos de orden nacional, departamental, municipal y distrital dentro de la República de Colombia, especialmente Dirección de Aduanas e Impuestos Nacionales (DIAN) y la Secretaría Distrital de Hacienda de Bogotá, para solicitar los correspondientes estados de cuenta del Poderdante. b. Actualizar la información de la Sociedad en los registros que lleva la DIAN o cualquier entidad departamental, municipal o nacional. Fiscal c. Solicitar tanto estados de cuenta como paz y salvos en nombre de la Sociedad ante la DIAN. d. Suscribir y presentar todas las solicitudes o peticiones necesarias para obtener y/o actualizar y/o cancelar la resolución de facturación de la Sociedad expedida por la DIAN. e. Suscribir cualquier documento, realizar cualquier actuación o declaración, así como realizar cualquier tipo de gestión ante cualquier persona natural o jurídica (pública o privada) a efectos de llevar a cabo las gestiones encomendadas. f. En relación con los anuncios arriba enunciados, recibir notificaciones, transigir, allanarse, desistir, cancelar, renunciar, conciliar, sustituir este poder y reasumirlo, responder toda clase de requerimientos e interponer toda clase de recursos. g. Presentar solicitudes de estado de cuenta ante autoridades tributarias colombianas, así como la solicitud de aclaración de las mismas. Realizar ;a inscripción y actualización del Poderdante en el registro de impuestos territoriales (R IT). Preparar y presentar la solicitud para obtener firma digital ante autoridades tributarias. j. Efectuar el trámite de cualquier documento tributario, cuando sea necesario. k. Representar al Poderdante en Colombia ante todas las autoridades de impuestos con el fin de firmar todas las declaraciones tributarias (nacionales, departamentales y/o municipales) sin limitarse a retención en la fuente. IVA, ICA, renta. 1. Liquidar y pagar todos los impuestos que deba pagar la Sociedad,

por cualquier concepto. m. Reclamar saldos a favor, en caso de aplicar. n, Solicite devoluciones de tributos y reciba los que deban ser devueltos 3. En consecuencia, el presente poder especial se otorga para que el Poderdante adelante todo tipo de actividades que sean necesarias ante las autoridades tributarias del orden nacional, departamental y municipal, para que presenten todo tipo de declaraciones ante las autoridades aquí enunciadas, en aras de que el Poderdante pueda dar cabal cumplimiento a sus obligaciones fiscales de la Sociedad. En consecuencia. El Apoderado queda facultado para llevar a cabo cualquier actuación administrativa necesaria para adelantar cada uno de los trámites de la referencia, para sustituir el presente poder - que podrá reasumir en forma automática por el sólo hecho de realizar una actuación posterior a la del apoderado sustituto e incluso para interponer los recursos establecidos en la Ley colombiana para efectos tributarios. El Apoderado puede allanarse, pagar, desistir, recibir, sustituir. revocar la sustitución, y en general tomar ante autoridades o entes privados cualquier acción necesaria o conveniente para el cumplimiento del propósito de este poder. El presente poder especial se otorga por un término de un (1) año contado a partir de la fecha de firma.

REFORMAS DE ESTATUTOS

Los estatutos de la sociedad han sido reformados así:

DOCUMENTO	INSCRIPCIÓN
Acta No. 2 del 31 de enero de 2019 de la Junta de Socios	02468176 del 22 de mayo de 2019 del Libro IX
Acta No. 4 del 30 de septiembre de 2019 de la Asamblea de Accionistas	02528819 del 2 de diciembre de 2019 del Libro IX
Acta No. 11 del 21 de septiembre de 2022 de la Asamblea de Accionistas	02884844 del 29 de septiembre de 2022 del Libro IX
Acta No. 12 del 16 de diciembre de 2022 de la Asamblea de Accionistas	02912673 del 22 de diciembre de 2022 del Libro IX

SITUACIÓN DE CONTROL Y/O GRUPO EMPRESARIAL

Por Documento Privado del 22 de diciembre de 2021 de Representante Legal, inscrito el 13 de enero de 2022 bajo el número 02781186 del libro IX, comunicó la sociedad matriz:

- INTELLIGENT APPS GMBH

Domicilio: (Fuera Del País)

Nacionalidad: Alemana

Actividad: Su actividad principal de la empresa es la explotación de un servicio de llamadas de taxi nacional e internacional, así como la compra, comercialización y distribución de productos y servicios directa e indirectamente relacionados, así como servicios conexos.

Presupuesto: Numeral 1 Artículo 261 del Código de Comercio

Que se ha configurado una situación de control con la sociedad de la referencia.

Fecha de configuración de la situación de control : 2018-05-23

RECURSOS CONTRA LOS ACTOS DE INSCRIPCIÓN

De conformidad con lo establecido en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y la Ley 962 de 2005, los actos administrativos de registro, quedan en firme dentro de los diez (10) días hábiles siguientes a la fecha de inscripción, siempre que no sean objeto de recursos. Para estos efectos, se informa que para la Cámara de Comercio de Bogotá, los sábados NO son días hábiles.

Una vez interpuestos los recursos, los actos administrativos recurridos quedan en efecto suspensivo, hasta tanto los mismos sean resueltos, conforme lo prevé el artículo 79 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

A la fecha y hora de expedición de este certificado, NO se encuentra en curso ningún recurso.

CLASIFICACIÓN DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS - CIIU

Actividad principal Código CIIU: 6202

ESTABLECIMIENTO(S) DE COMERCIO

A nombre de la persona jurídica figura(n) matriculado(s) en esta Cámara de Comercio de Bogotá el(los) siguiente(s) establecimiento(s) de comercio:

Nombre: BEAT RIDE APP - CARRERA 56 CON 9
Matrícula No.: 03089543
Fecha de matrícula: 26 de marzo de 2019
Último año renovado: 2023
Categoría: Establecimiento de comercio
Dirección: Cr 56 No. 9 - 31 Lc 9
Municipio: Bogotá D.C.

SI DESEA OBTENER INFORMACIÓN DETALLA DE LOS ANTERIORES ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO O DE AQUELLOS MATRICULADOS EN UNA JURISDICCIÓN DIFERENTE A LA DEL PROPIETARIO, DEBERÁ SOLICITAR EL CERTIFICADO DE MATRÍCULA MERCANTIL DEL RESPECTIVO ESTABLECIMIENTO DE COMERCIO.

LA INFORMACIÓN CORRESPONDIENTE A LOS ESTABLECIMIENTOS DE COMERCIO, AGENCIAS Y SUCURSALES, QUE LA PERSONA JURÍDICA TIENE MATRICULADOS EN OTRAS CÁMARAS DE COMERCIO DEL PAÍS, PODRÁ CONSULTARLA EN WWW.RUES.ORG.CO.

TAMAÑO EMPRESARIAL

De conformidad con lo previsto en el artículo 2.2.1.13.2.1 del Decreto 1074 de 2015 y la Resolución 2225 de 2019 del DANE el tamaño de la empresa es Microempresa

Lo anterior de acuerdo a la información reportada por el matriculado o

inscrito en el formulario RUES:

Ingresos por actividad ordinaria \$ 20.449.196

Actividad económica por la que percibió mayores ingresos en el período - CIIU : 6202

INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA

Que, los datos del empresario y/o el establecimiento de comercio han sido puestos a disposición de la Policía Nacional a través de la consulta a la base de datos del RUES.

Los siguientes datos sobre RIT y Planeación son informativos: Contribuyente inscrito en el registro RIT de la Dirección de Impuestos, fecha de inscripción : 10 de febrero de 2021. Fecha de envío de información a Planeación : 5 de mayo de 2023. \n \n Señor empresario, si su empresa tiene activos inferiores a 30.000 SMLMV y una planta de personal de menos de 200 trabajadores, usted tiene derecho a recibir un descuento en el pago de los parafiscales de 75% en el primer año de constitución de su empresa, de 50% en el segundo año y de 25% en el tercer año. Ley 590 de 2000 y Decreto 525 de 2009. Recuerde ingresar a www.supersociedades.gov.co para verificar si su empresa está obligada a remitir estados financieros. Evite sanciones.

El presente certificado no constituye permiso de funcionamiento en ningún caso.

Este certificado refleja la situación jurídica registral de la sociedad, a la fecha y hora de su expedición.

Este certificado fue generado electrónicamente con firma digital y cuenta con plena validez jurídica conforme a la Ley 527 de 1999.

Firma mecánica de conformidad con el Decreto 2150 de 1995 y la autorización impartida por la Superintendencia de Industria y Comercio, mediante el oficio del 18 de noviembre de 1996.