

**REPÚBLICA DE COLOMBIA**



**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

**SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE**

**RESOLUCIÓN No. 9184 DE 04/11/2020**

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**EL DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y  
TRANSPORTE TERRESTRE**

En ejercicio de las facultades legales establecidas en la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Ley 1437 de 2011, Ley 769 de 2002, el Decreto 1079 de 2015, Decreto 2409 de 2018, demás normas concordantes y,

**CONSIDERANDO**

**PRIMERO:** Que el artículo 150 de la Constitución Política de Colombia establece que le corresponde al Congreso hacer las leyes y, según el numeral 8, “[e]xpedir las normas a las cuales debe sujetarse el Gobierno para el ejercicio de las funciones de inspección y vigilancia que le señala la Constitución.”

**SEGUNDO:** Que el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia establece que “[l]os servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la Ley (...). En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios (...)”. (Se destaca)

**TERCERO:** Que el numeral 3 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 establece que “[l]a operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”.

**CUARTO:** Que el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que le corresponde al Presidente de la República “[e]jercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.”

**QUINTO:** Que el artículo 8 de la Ley 336 de 1996 establece “Bajo la suprema Dirección y Tutela Administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el Sector y el Sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal (...)”.

**SEXTO:** Que el artículo 65 de la Ley 336 de 1996 establece que “[e]l Gobierno Nacional expedirá los reglamentos correspondientes, a efectos de armonizar las relaciones equitativas entre los distintos elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte, con criterios que impidan la competencia desleal y promuevan la racionalización del mercado de transporte.”

**SÉPTIMO:** Que el artículo 2.2.1.8.3.2 del Decreto 1079 de 2015, consagró el servicio no autorizado como una violación del régimen de transporte en los siguientes términos: “Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas”. (Se destaca)

**OCTAVO:** Que en virtud del Decreto 2409 de 2018<sup>1</sup>, la Superintendencia de Transporte tiene como objeto ejercer las funciones de vigilancia, inspección y control que le corresponden al Presidente de la República como suprema autoridad administrativa en materia de tránsito, transporte y su infraestructura y sus funciones son (i) inspeccionar, vigilar y controlar la aplicación y el cumplimiento de las normas que rigen el sistema de tránsito y transporte; y (ii) vigilar, inspeccionar y controlar la permanente, eficiente y segura prestación del servicio de transporte<sup>2</sup>, sin perjuicio de las demás funciones previstas en la Ley.

En esa medida, se previó que estarán sometidas a inspección, vigilancia y control de la Superintendencia de Transporte<sup>3</sup>: (i) las sociedades con o sin ánimo de lucro, las empresas unipersonales y las personas naturales que presten el servicio público de transporte; (ii) las entidades del Sistema Nacional de Transporte<sup>4</sup>, establecidas en la Ley 105 de 1993, excepto el Ministerio de Transporte, en lo relativo al ejercicio de las funciones que en materia de transporte legalmente les corresponden; y (iii) las demás que determinen las normas legales<sup>5</sup>. (Subrayado fuera de texto original).

En el numeral 8 del artículo 5 del Decreto 2409 de 2018 se establece que es función de la Superintendencia de Transporte “[a]delantar y decidir las investigaciones administrativas a que haya lugar por las fallas en la debida prestación del servicio público de transporte, puertos, concesiones, infraestructura, servicios conexos, y la protección de los usuarios del sector transporte”.

En el numeral 3 del artículo 22 de dicho Decreto 2409 se establece como función de la Dirección de Investigaciones de Tránsito y Transporte Terrestre “[t]ramitar y decidir, en primera instancia, las investigaciones administrativas que se inicien, de oficio o a solicitud de cualquier persona, por la presunta infracción a las disposiciones vigentes en relación con la debida prestación del servicio público de transporte, servicios conexos a este, así como la aplicación de las normas de tránsito”.

#### 8.1. Facultades de policía administrativa de la Superintendencia de Transporte<sup>6</sup>:

La Corte Constitucional ha definido a la policía administrativa 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”<sup>7</sup>

Igualmente, dicha corporación señaló que “(...) [l]as leyes de policía dejan entonces un margen de actuación a las autoridades administrativas para su concretización, pues la forma y oportunidad para aplicar a los casos particulares el límite de un derecho corresponde a normas o actos de carácter administrativo expedidos dentro del marco legal por las autoridades administrativas competentes. Este es el denominado poder administrativo de policía, que más exactamente corresponde a una función o gestión administrativa de policía que debe ser ejercida dentro del marco señalado en la ley mediante la expedición de disposiciones de carácter singular (órdenes, mandatos, prohibiciones, etc.).”<sup>8</sup>

Igualmente, la doctrina señala que la función de policía administrativa “(...) sólo la ejercen las autoridades administrativas de policía, esto es, el cuerpo directivo central y descentralizado de la administración pública, como un superintendente (...)”<sup>9</sup>

Corolario de lo anterior, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo<sup>10</sup>, indicó que:

“...las superintendencias tienen a su cargo el ejercicio de la función de inspección, vigilancia y control, en los precisos términos dispuestos por la ley, o por la delegación del Presidente, legalmente autorizada; así mismo,

<sup>1</sup> “Por el cual se modifica y renueva la estructura de la Superintendencia de Transporte y se dictan otras disposiciones”.

<sup>2</sup> Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

<sup>3</sup> Cfr. Decreto 101 de 2000 artículo 42. Vigente de conformidad con lo previsto en el artículo 27 del Decreto 2409 de 2018.

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

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

<sup>5</sup> Lo anterior, en congruencia por lo establecido en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y demás leyes aplicables a cada caso concreto.

<sup>6</sup> Resolución 18417 de 14 septiembre 2015

<sup>7</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-024 de 1994. Mp. Alejandro Martínez Caballero.

<sup>8</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-825 de 2004. Dr. Rodrigo Uprimny Yepes

<sup>9</sup> Younes Moreno, Diego. Curso de Derecho Administrativo. P. 242. Octava edición. Bogotá D. C. 2007. Editorial Temis

<sup>10</sup> Sentencia No 11001-03-26-000-1998-00017-00(15071). Sección Tercera, de 8 de marzo de 2007, Consejero ponente Ramiro Saavedra Becerra

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

*que tales funciones obedecen al ejercicio de la función de policía administrativa, tal y como ha sido reconocido reiteradamente por la jurisprudencia del Consejo de Estado (...) la policía administrativa, a su vez, se presenta como una facultad estatal de limitación y regulación de los derechos y libertades de los asociados con la finalidad de preservar el orden público, y está constituida por el poder de policía, el cual es de carácter normativo y corresponde a la facultad de expedición de regulaciones generales, de carácter legal, a cargo del Congreso de la República o reglamentario, ejercido por autoridades administrativas; la función de policía, que implica la expedición de actos jurídicos concretos, tendientes a dar aplicación a la regulación general; y la actividad de policía, que se manifiesta mediante operaciones materiales, de uso de la fuerza pública, tendientes a la ejecución de la función de policía, es decir, al cumplimiento de esas disposiciones particulares (...).”*

Es de esta manera que, las actividades preventivas de mantenimiento del orden público, de carácter material, que lleva a cabo este ente de vigilancia y control para mantener el orden público en materia de transporte, entre las que se encuentran procedimientos administrativos sancionadores, le permiten a esta Superintendencia velar por el cabal ejercicio de los derechos y libertades de quienes participan en el universo del servicio público de transporte, pero siempre bajo parámetros de razonabilidad y proporcionalidad.<sup>11</sup>

**NOVENO:** En relación con la prestación del servicio público de transporte y la intervención del Estado en el mismo resulta pertinente resaltar que, la jurisprudencia nacional<sup>12</sup> se ha pronunciado en los siguientes términos:

*“(...) así el transporte público ha sido por virtud de la ley catalogado como un servicio público esencial (Ley 336/96, art. 5), el cual se prestará bajo la regulación del Estado, e implicará la prelación del interés general sobre el particular, en especial para garantizar la prestación eficiente del servicio y la protección de los usuarios. La seguridad, según lo disponen el artículo 2 de la Ley mencionada y el literal e) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte en general.”*

*(...) La libertad económica y de empresa no son absolutas, como lo enuncia explícitamente la carta política, pues se encuentran sujetas a los límites que impone el bien común, así como a las limitaciones de orden legal establecidas por el legislador, con fundamento en los derechos fundamentales y la prevalencia del interés general.”*

Es de esta manera que se tiene que, el control y vigilancia de esa actividad transportadora y de las actividades relacionadas con la misma se encuentra en cabeza del Estado<sup>13</sup>, con la colaboración y participación de todas las personas.<sup>14</sup> A ese respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad<sup>15</sup>, enfatizando que *“la seguridad, especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte”*.<sup>16</sup>

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público<sup>17</sup>. Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio público esencial<sup>18</sup>; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros<sup>19</sup> y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.<sup>20</sup>

En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,<sup>21</sup> del Consejo de Estado y de la Corte Constitucional se ha señalado sistemáticamente que *“(i) la actividad de conducir un vehículo automotor no es un derecho; (ii) la*

<sup>11</sup> Morand-Deville, Jaqueline. Curso de derecho administrativo. Traducción de Zoraida rincón Ardila y Juan Carlos Peláez Gutiérrez. Universidad Externado de Colombia. Bogotá, 2010, p.612 y ss

<sup>12</sup> Sentencia C-408 de 2004.

<sup>13</sup> Cfr. Constitución Política artículos 334 y 365; Ley 105 de 1993 art 2 b; Ley 336 de 1996 arts. 6 y 8

<sup>14</sup> Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4

<sup>15</sup> Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2

<sup>16</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 artículo 2; H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011

<sup>17</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de Consulta y Servicio Civil Consejero Ponente: Álvaro Namén Vargas Bogotá D.C., treinta (30) de octubre de dos mil trece (2013).- Rad. No. 11001-03-06-000-2013-00392-00 Número interno: 2159

<sup>18</sup> Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

<sup>19</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencias C-834 de 2001; C-533 de 2002; C-926 de 2007; C-089 de 2011

<sup>20</sup> “El desempeño logístico es un factor fundamental para competir en los mercados nacionales e internacionales, pues comprende un conjunto de variables que permiten optimizar los tiempos y costos de movilizar productos desde la fase de suministro hasta el consumidor final: infraestructura de transporte y **calidad de los servicios de transporte de carga**, y eficacia en los procesos de aduanas y puertos”. Cfr. Informe Nacional de Competitividad 2016-2017. **“El servicio de transporte de carga por carretera es un factor determinante para la competitividad del país**, no sólo por su incidencia dentro de los costos de las mercancías, sino por ser la principal alternativa para su movilización”. Documento Conpes 3489 de 2007. También Ministerio de Transporte, Boletín de Coyuntura.

<sup>21</sup> “(...) las disposiciones jurídicas reguladoras de los daños causados con vehículos y derivados del tránsito automotor, actividad lícita y permitida, claramente se inspira en la tutela de los derechos e intereses de las personas ante una lesión in potentia por **una actividad per se en su naturaleza peligrosa y**

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

*actividad de conducir un vehículo automotor es una actividad peligrosa que pone en riesgo la vida de quienes conducen, de los demás conductores y de los peatones (...); la actividad de conducir vehículos automotores, ha sido considerada por la jurisprudencia constitucional como por la especializada en la materia, una actividad peligrosa que coloca per se a la comunidad ante inminente peligro de recibir lesión”.*<sup>22</sup>

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público<sup>23</sup>, el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa<sup>24</sup> (i.e., la Superintendencia de Transporte) que haga respetar las reglas jurídicas para que el mercado opere dentro del marco de la legalidad.

Así, “(...) [q]uien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la Ley. Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no sólo constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente del servicio público de transporte.”<sup>25</sup>, por lo que se debe partir entonces de la premisa que, para el ejercicio de la actividad de transporte en cualquiera de sus modalidades, se debe dar cabal cumplimiento de los requisitos esenciales exigidos por Ley.

**DÉCIMO:** La principal manera como se materializa la intervención del Estado en la economía es señalando reglas obligatorias que deben ser tenidas en cuenta al momento de desarrollar una actividad económica: a esa forma de intervención la denominó la Corte genéricamente “regulación”<sup>26</sup>. Para el caso que nos ocupa, se han contemplado restricciones relevantes que surgen de la regulación, dentro de las que se encuentran restricciones sobre quien puede entrar al mercado.

En relación con lo anterior se tiene que existen barreras de acceso de tipo legal respecto de quién puede ingresar al mercado para ofrecer un servicio de transporte público. Así, la restricción para entrar al mercado responde a que si quien la ejerce no cumple con alguna condición o calificación, se pondría en riesgo a los usuarios y a la colectividad.<sup>27</sup>

**riesgosa** (cas. civ. sentencia de 5 de octubre de 1997; 25 de octubre de 1999; 13 de diciembre de 2000), donde **el factor de riesgo inherente** al peligro que su ejercicio comporta, fija directrices normativas específicas.” Cfr. H. Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Civil. Sentencia del 24 de agosto de 2009. Rad. 2001-01054

<sup>22</sup> Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011; Sentencia T-609 de 2014.

<sup>23</sup> Al amparo del artículo 365 de la Constitución Política de Colombia, permite y ordena la intervención del Estado en beneficio de la comunidad. Al respecto, el Consejo de Estado y la Corte Constitucional han señalado que se considera que hay servicio público de transporte en los siguientes casos: “[e]l elemento definitorio de la diferencia entre uno y otro tipo de transporte es que, **en el público, una persona presta el servicio a otra, a cambio de una remuneración**, al paso que en el privado, la persona se transporta, o transporta objetos, en vehículos de su propiedad o que ha contratado con terceros. (...) (en el transporte privado) i) La actividad de movilización de personas o cosas la realiza el particular dentro de su **ámbito exclusivamente privado**; ii) Tiene por **objeto la satisfacción de necesidades propias de la actividad del particular, y por tanto, no se ofrece la prestación a la comunidad**; iii) Puede realizarse con vehículos propios. Si el particular requiere contratar equipos, debe hacerlo con empresas de transporte público legalmente habilitadas, como se estudia en el siguiente capítulo. iv) No implica, en principio, la celebración de contratos de transporte, salvo cuando se utilizan vehículos que no son de propiedad del particular; v) Es una actividad sujeta a la inspección, vigilancia y control administrativo con el fin de garantizar que la movilización cumpla con las normas de seguridad, las reglas técnicas de los equipos y la protección de la ciudadanía.”

En el transporte público “i) Su objeto consiste en **movilizar** personas o cosas de un lugar a otro, **a cambio a una contraprestación** pactada normalmente en dinero. ii) Cumple la **función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad**, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte ( ley 336/96, art. 2°). iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiende al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas ( ley 336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida.” Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencias C-981 de 2010 C-033- de 2014

<sup>24</sup> “El poder de policía comprende distintas manifestaciones del Estado encaminadas a limitar, regular o restringir los derechos y libertades con la finalidad de preservar el orden público, potestades que van desde las regulaciones generales hasta aquellos actos materiales de fuerza o de coerción que normalmente ejercen las autoridades públicas, enmarcándose allí también las funciones desarrolladas por las Superintendencias como organismos encargados de la inspección y vigilancia de las actividades mercantiles”. Cfr. Superintendencia Bancaria. Concepto No. 2000023915-3. Noviembre 15 de 2000.

<sup>25</sup> Ibidem. C-408-04

<sup>26</sup> “En un sentido amplio, todas las decisiones del Estado respecto del funcionamiento de la economía y la organización de la sociedad constituyen una forma de regulación económica y social. Así, el mercado económico no es un fenómeno natural, sino que depende de que el Estado establezca una serie de instituciones básicas, como el derecho de propiedad, la libertad contractual y un sistema de responsabilidad contractual y extracontractual cuya efectividad obedece a que exista una administración de justicia y una policía administrativa capaces de hacer respetar tales instituciones. Sin dicha regulación general del Estado, el mercado económico no podría existir ni funcionar. En este orden de ideas, el Código Civil, por ejemplo, constituye una modalidad de regulación tanto de las condiciones básicas del mercado como de la organización social. [...] Dadas las especificidades de la función de regulación y las particularidades de cada sector de actividad socio-económica regulado, dicha función se puede manifestar en facultades de regulación y en instrumentos muy diversos”. Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-150 de 2003 MP Manuel José Cepeda Espinosa

<sup>27</sup> “El legislador, por razones de orden público, como lo prevé el artículo 100 de la Constitución, y particularmente por motivos sociales y económicos vinculados al mantenimiento del orden público económico, puede establecer, en casos especiales, restricciones al trabajo de los extranjeros, en determinadas ocupaciones y profesiones. Piénsese, por ejemplo, en las leyes que se dicten para asegurar el pleno empleo de los colombianos”. Cfr. H. Corte Constitucional. Sentencia C-280 de 1995 MP Jorge Arango Mejía.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

En esa medida, se han impuesto requisitos y controles sobre los vehículos<sup>28</sup>, conductores<sup>29</sup> y otros sujetos que intervienen en la actividad<sup>30</sup>, que tienden a mitigar sus factores de riesgo<sup>31</sup>, a la vez que se han impuesto unas obligaciones y deberes a los prestadores de servicio público, puesto que “quien se vincula a ese tipo de actividades participa en la creación del riesgo que la misma entraña y, por lo tanto, tiene la obligación de extremar las medidas de seguridad, para evitar la causación de daños a otros y a sí mismos”<sup>32</sup>.

En ese contexto y, bajo el caso que nos ocupa, resulta pertinente señalar algunas disposiciones contenidas en la Ley 336 de 1996, en relación con los requisitos generales exigidos para la prestación del servicio público de transporte. Veamos:

**“ARTÍCULO 9.** *El servicio público de transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente.*

*La prestación del servicio público de transporte internacional, a más de las normas nacionales aplicables para el caso, se regirá de conformidad con los tratados, convenios, acuerdos y prácticas, celebrados o acogidos por el país para tal efecto.*

**ARTÍCULO 10.** *Para los efectos de la presente Ley se entiende por operador o empresa de transporte la persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.*

*Parágrafo.* *La constitución de la persona jurídica a que se refiere el presente Artículo no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.*

**ARTÍCULO 11.** *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin, deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

*La Habilitación, para efectos de esta Ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.*

(...)

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

(...)

**ARTÍCULO 22.** *Toda empresa operadora del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados. De conformidad con cada modo de transporte, el reglamento determinará la forma de vinculación de los equipos a las empresas, señalando el porcentaje de su propiedad y las formas alternas de cumplir y acreditar el mismo.*

**ARTÍCULO 23.** *Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo 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.*

(...)

**ARTÍCULO 31.** *Los equipos destinados al servicio público de transporte en cualquier modo, deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de*

<sup>28</sup> V.gr. Reglamentos técnicos

<sup>29</sup> V.gr. los requisitos para solicitar la licencia de conducción. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-468 de 2011; Sentencia C-089 de 2011

<sup>30</sup> V.gr. en la ley 769 de 2002 se imponen deberes a los peatones y en general a los usuarios de las vías nacionales.

<sup>31</sup> “[...] Esta Corporación ha resaltado la importancia de la regulación del transporte terrestre con el fin de asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción, que tiene una relevancia cardinal, al constituir una condición necesaria para el goce efectivo de otros derechos fundamentales, de tal manera que debe garantizarse su ejercicio en condiciones de seguridad”. Cfr. H. Corte Constitucional Sentencia C-089 de 2011.

<sup>32</sup> Cfr. H. Consejo de Estado Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera Subsección B Consejero Ponente (E): Danilo Rojas Betancourth Bogotá D. C., tres (03) de mayo de dos mil trece (2013). Radicación número: 15001-23-31-000- 1995-15449-01(25699).

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

*velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas, de acuerdo con lo que se señale en el reglamento respectivo, para efectos de la homologación correspondiente.”*

(...)

**ARTICULO 34.** *Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la Licencia de Conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este Artículo acarreará las sanciones correspondientes.*

**ARTÍCULO 35.** *Dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, crease la Dirección General de Seguridad con el objeto de apoyar el funcionamiento administrativo y operativo del cuerpo de Policía Especializado en Transporte y Tránsito, desarrollar programas de medicina preventiva y ejecutar programas de capacitación y estudios sobre tales materias.*

*Las empresas de transporte deberán 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.*

*Las empresas de transporte público deberán 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.*

(...)

**ARTÍCULO 38.** *Los equipos destinados a la prestación del servicio público de transporte deberán reunir las condiciones técnico - mecánicas establecidas para su funcionamiento, circunstancia que 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.*

Lo anterior, en concordancia con los artículos 3 y 4 de la Resolución 315 de 2013 del Ministerio de Transporte, por la cual se adoptan unas medidas para garantizar la seguridad en el transporte público terrestre automotor y se dictan otras disposiciones, que señalan lo que a continuación se cita:

**ARTÍCULO 3.** *Mantenimiento de vehículos. El mantenimiento de los vehículos será preventivo y correctivo. El mantenimiento preventivo constituye la serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar las fallas o desperfectos; no podrá entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección. El mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes.*

*El mantenimiento preventivo se realizará a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, para lo cual se garantizará como mínimo el mantenimiento bimensual, llevando una ficha de mantenimiento donde consignará el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicada día, mes y año, centro especializada e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.*

*En la ficha de mantenimiento, además, se relacionarán las intervenciones correctivas realizadas indicando día, mes y años, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.*

*Las empresas de transporte deberán ajustar sus fichas físicas de mantenimiento a lo dispuesto en la presente resolución y conservar la de cada vehículo a disposición permanente de las autoridades de inspección, vigilancia y control de su operación.*

(...)

**ARTÍCULO 4.** *Protocolo de alistamiento. Sin perjuicio de mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, las empresas de transporte terrestre de carga, y las empresas de transporte mixto, realizaran el alistamiento diario de cada vehículo, dentro del periodo comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificará como mínimo los siguientes aspectos:*

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- 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

*Parágrafo: El alistamiento lo realizará la empresa con personal diferente de sus conductores, pero con la participación del conductor del vehículo a ser despachado. Del proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa, se dejará constancia en la planilla de viaje ocasional, planilla de despacho o extracto de contrato según el caso.*

(...)

Por su parte, en lo que se refiere a las circunstancias específicas que dan lugar a que una conducta o comportamiento de un sujeto en particular tenga incidencia en la prestación del servicio público de transporte en sí mismo considerado, el artículo 45 de la Ley 336 de 1996 faculta la imposición, a manera de sanción, de exigir a dicho sujeto que se tomen las medidas tendientes a superar dicha alteración. Veamos:

**ARTÍCULO 45.** *La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.*

Asimismo, en relación con la exigencia de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial – PESV se tiene lo dispuesto en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, el cual fue modificado por el Artículo 110 Decreto Ley 2106 de 2019<sup>33</sup>, a través del cual se dispuso:

**ARTÍCULO 12.** *Toda entidad, organización o empresa del sector público o privado, que cuente con una flota de vehículos automotores o no automotores superior a diez (10) unidades, o que contrate o administre personal de conductores, deberá diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial en función de su misionalidad y tamaño, de acuerdo con la metodología expedida por el Ministerio de Transporte y articularlo con su Sistema de Gestión de Seguridad y Salud en el Trabajo (SGSST).*

Lo anterior, en concordancia con el anexo de la Resolución 1565 de 2014, el cual contiene la guía metodológica para la elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Ahora bien, en relación con la exigencia de tomar un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte, se tiene lo dispuesto en el artículo 994 del Decreto 410 de 1971, así:

**ARTICULO 994.** *“Exigencia de tomar seguro. Cuando el Gobierno lo exija, el transportador deberá tomar por cuenta propia o por cuenta del pasajero o del propietario de la carga, un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.*

*El transportador no podrá constituirse en asegurador de su propio riesgo o responsabilidad.*

*El Gobierno reglamentará los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro previsto en este artículo, el cual será otorgado por entidades aseguradoras, cooperativas de seguros y compañías de seguros, legalmente establecidas.”*

Finalmente, en relación con la prestación del servicio no autorizado, se resalta lo señalado en el Decreto 1079 de 2015, en los siguientes términos:

**“ARTÍCULO 2.2.1.8.3.2. Servicio no autorizado.** *Entiéndase por servicio no autorizado, el que se realiza a través de un vehículo automotor de servicio público, sin el permiso o autorización correspondiente para la prestación del mismo; o cuando este se preste contrariando las condiciones inicialmente otorgadas.”* (Se destaca)

<sup>33</sup> Norma aplicable para el momento de los hechos

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**DÉCIMO PRIMERO:** Es preciso señalar que en el artículo 9 de la Ley 105 de 1993 se establecieron los sujetos de sanciones por violación de las normas reguladoras de transporte. En este sentido, pueden ser sujetos de sanción, entre otros, “*las personas que violen o faciliten la violación de las normas*”.<sup>34</sup>

Así, atendiendo a la interpretación del sentido natural del verbo rector se tiene que, según la definición de la Real Academia Española, facilitar consiste en “1. tr. Hacer fácil o posible la ejecución de algo o la consecución de un fin. 2. tr. Proporcionar o entregar.”

Por lo anterior, se tiene que la facilitación de la violación de normas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte hace referencia a varias conductas, todas ellas ilegales. Estas pueden ser, entre otras, (i) hacer posible la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley para tales efectos, (ii) patrocinar la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, (iii) promover el acercamiento de la oferta (prestación del servicio público de transporte terrestre que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley) con la demanda (usuarios, independientemente de sus categorías) y (iv) desarrollar actividades que son accesorias a la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley (como por ejemplo las de publicidad y recaudo) y que contribuyen a que dicha prestación tenga lugar.

De esta manera, quien facilita la violación de normas relacionadas con la prestación del servicio público de transporte está incentivando y provocando la trasgresión sistemática de las mismas, al permitir que dicho servicio se preste sobre la base de prácticas que desafían la legalidad. Así, la facilitación de la violación de las normas de transporte desconoce que la prestación del servicio público de transporte debe garantizarse en condiciones que no pongan en riesgo los derechos fundamentales de los usuarios del transporte, generando una afectación grave en el servicio público.

**DÉCIMO SEGUNDO:** Que, para efectos de la presente actuación administrativa, se precisa identificar plenamente a la persona jurídica **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** identificada con **NIT. 901.183.305-4** (en adelante **BEAT RIDE** o la Investigada), a quien se abre la presente investigación administrativa.

**DÉCIMO TERCERO:** Que, esta Superintendencia de Transporte tuvo conocimiento de las peticiones, quejas y reclamos en relación con el aplicativo tecnológico “BEAT”, tal como se relacionan a continuación:

13.1. Radicado 20195606017282 del 20 de noviembre de 2019<sup>35</sup>:

Un ciudadano puso en conocimiento de este Despacho un derecho de Petición enviado a la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT” donde señala lo siguiente:

*“(...) Solicité el servicio de Beat en el aplicativo de ustedes, por cuanto debía desplazarme (...) Tan pronto y como tomé el servicio me senté en el lado del copiloto, habiendo dejado en la parte trasera una maleta que contenía mis equipos necesarios para laborar (...) Concluido el servicio y habiendo llegado a mi destino procedía a bajarme del automotor para sacar la maleta que estaba ubicada en la parte trasera del vehículo, con la sorpresa que el conductor (...) y sin mediar palabra, de manera dolosa no esperó a que bajara mi maleta y arrancó con la única finalidad de hurtar mis pertenencias. (...) me desplazé a buscar un café internet para reportarles lo que me había acontecido con el conductor (...) sujeto que ustedes me asignaron para cumplir con el servicio requerido por mi. (...) remití un correo a la página que ustedes manejan como aplicativo reportando lo acontecido con el conductor que presta sus labores para su aplicativo, habiendo recibido respuesta (...) en los siguientes términos: “...Nos comunicaremos con el Usuario Conductor que te atendió para obtener mayor información acerca de la maleta y el celular que reportas a fin de poder ayudarte. Descuida te mantendremos al tanto por este medio...”. Respuesta que en mi sentir no está acorde con lo sucedido, ya que el usuario soy yo y quien prestó el servicio, fueron ustedes a través de un conductor (...)”.*

13.2. Radicado 20205320019082 del 09 de enero del 2020<sup>36</sup>:

Se presentó queja ante la Superintendencia de Transporte en la que se señaló que:

<sup>34</sup> Rodríguez Muñoz, Juan Carlos. “Manual de transporte de carga. Colfecar. 2017. P. 62. “De forma paralela a los sujetos de inspección, vigilancia y control, la Ley ha contemplado a los sujetos de las sanciones, y ha definido que la Superintendencia de Puertos y Transporte tiene además la facultad de imponer sanciones por la violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rigen cada modo de transporte, a los siguientes sujetos, **independientemente de que estos sean o no sus vigilados** (...) 4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas de transporte. (...) Cualquiera de los sujetos mencionados puede verse inmerso dentro de una investigación administrativa adelantada por la Superintendencia cuando existan violaciones relativas al transporte terrestre de conformidad con la legislación vigente” (Negrilla fuera del texto original).

<sup>35</sup> Folios 1 al 3 del expediente.

<sup>36</sup> Folios 4 al 6 del expediente.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

*“(...) BEAT, por prestar servicio de transporte público en vehículos no autorizados ( vehículos particulares) despachados desde sus aplicaciones, así mismo por fomentar publicidad engañosa ante los propietarios de los vehículos particulares, los cuales les prometen que pueden trabajar en sus vehículos ( prestando el servicio público de transporte), sin ninguna novedad, estas aplicaciones fijan tarifas, usurpando las funciones a los alcaldes y los Secretarios de Movilidad en los respectivos municipios, también están homologando vehículos particulares para prestar el servicio de transporte público (...) (sic)”.*

13.3. Radicado 20205320128202 del 11 de febrero de 2020<sup>37</sup>:

Se puso en conocimiento la Superintendencia de Transporte un derecho de Petición de un ciudadano enviado a la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT” donde manifiesta lo siguiente:

*“(...) Por tercera vez en una semana me ha jaqueado la cuenta, esto a mi parecer no es normal (...) Otra situación es que el sábado (...) me estrelló una moto, por tal motivo no pude atender el servicio que había recibido, llame a la pasajera y le comenté, me contó que cancelaría el servicio, y la respuesta de ustedes y el apoyo de ustedes frente a esta situación, es que me bloquearon por dos días (...) exijo que me den una solución definitiva frente a las constantes jaqueadas de mi cuenta, ya que soy yo quien tengo que pagar el 25% de esos viajes que no hago yo (...)”.*

13.4. Radicado 20205320343112 del 11 de mayo de 2020<sup>38</sup>:

Se presentó queja ante la Superintendencia de Transporte en la que se señaló que:

*“(...) las APLICACIONES anteriormente mencionadas en el asunto (...) beat (...) y otras están prestando servicio de mensajería, entrega de alimentos, pasajeros y envíos ... con vehículos particulares (...) (sic)”.*

13.5. Radicado 20205320422202 del 05 de junio de 2020<sup>39</sup>:

Se presentó solicitud ante la Superintendencia de Transporte en la que se señaló que:

*“(...) Quisiera saber si en medio de la emergencia del COVID-19 atrás vez de las plataformas (...) BEAT puedo seguir prestando mis servicios, pues mi necesidad de obtener ingresos es indispensable para mi y para la familia (...) (sic)”.*

**DÉCIMO CUARTO:** Que, con el fin de corroborar información sobre los hechos denunciados, esta Dirección realizó requerimiento de información mediante oficio de salida 20208700067181 del 07 de febrero de 2020<sup>40</sup> otorgando diez (10) días hábiles para allegar la respectiva respuesta. De esta manera, la sociedad mediante radicado 20205320169762 del 21 de febrero de 2020<sup>41</sup> solicitó prorroga, por lo que esta Dirección mediante oficio de salida 20208700119101 del 27 de febrero de 2020<sup>42</sup> concedió siete (7) días hábiles para dar respuesta de fondo. Así, mediante los radicados 20205320205062 del 04 de marzo de 2020<sup>43</sup>, 20205320211612 del 05 de marzo de 2020<sup>44</sup> y 20205320224142 del 10 de marzo de 2020 recibido el día 03 de marzo de 2020<sup>45</sup>, la sociedad allegó respuesta al requerimiento efectuado, dentro del término concedido para tales efectos.

**DÉCIMO QUINTO:** Que de conformidad con la documentación que reposa en el expediente, esta Dirección encontró que existe material probatorio para iniciar una investigación administrativa en contra de **BEAT RIDE** por la presunta **facilitación** de la prestación del servicio público de transporte sin en el cumplimiento de los requisitos exigidos por la Ley para tales efectos. A continuación, se identifican las pruebas que obran en el expediente como sustento de tal afirmación:

15.1. En relación con las diferentes versiones de los Términos y Condiciones identificados por el Despacho y la información suministrada por BEAT RIDE como respuesta al requerimiento de información efectuado

Resulta pertinente resaltar que se han determinado tres (3) fuentes de información relacionadas con los Términos y Condiciones dispuestos para los Usuarios de la plataforma y/o aplicativo tecnológico como son: (i) la respuesta

<sup>37</sup> Folios 12 y 13 del expediente.

<sup>38</sup> Folios 51 al 54 del expediente.

<sup>39</sup> Folios 55 al 57 del expediente.

<sup>40</sup> Entregado el 07 de febrero de 2020 según certificado E21071895-S expedido por Lleida S.A.S. Aliado de 4-72. Folios 7 al 11 del expediente.

<sup>41</sup> Folios 14 y 15 del expediente.

<sup>42</sup> Folios 16 al 21 del expediente.

<sup>43</sup> Folios 22 al 39 del expediente.

<sup>44</sup> Folios 40 y 41 del expediente.

<sup>45</sup> Folios 42 al 50 del expediente.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

al requerimiento de información otorgada por parte de **BEAT RIDE** a este Despacho, (ii) los Términos y Condiciones aplicables en relación con los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, y los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores cuya versión corresponde a aquella del 14 de agosto de 2020, y (iii) los Términos y Condiciones aplicables en relación con los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, y los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores cuya versión corresponde a aquella del 5 de octubre de 2020.

Al respecto, resulta pertinente resaltar que **BEAT RIDE** efectuó modificaciones particularmente relacionadas con el papel de intermediación que desempeña en todo el esquema de los servicios prestados a través del aplicativo tecnológico, incluyendo disposiciones expresas en relación con que no debe considerarse que existe intermediación o facilitación alguna de su parte en relación con los Servicios prestados por los Usuarios Conductores y/o Prestadores.

No obstante lo anterior, este Despacho procede a desarrollar la tesis del caso teniendo en cuenta la información obtenida y analizada a través de las fuentes de información señaladas.

#### 15.2. En relación con el licenciamiento del aplicativo tecnológico conocido como “BEAT”

En primer lugar, resulta pertinente señalar que en los términos y condiciones consultados a través de la página web<sup>46</sup>, se encuentra en relación con el licenciamiento del aplicativo tecnológico conocido como “BEAT”, lo siguiente:

*“BEAT”: significa Beat Ride APP Colombia S.A.S., sociedad domiciliada en Bogotá D.C., constituida conforme las leyes de la República de Colombia, identificada con NIT 901.183.305-4, que es titular o licenciataria autorizada de la Plataforma, quién actúa en calidad de intermediario, facilitador y portal de contacto, a través de la Plataforma, en los términos de la Ley 1480 de 2011. (Subrayado fuera del texto original)*

Sin embargo, en la información obrante en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020 se evidencia lo siguiente:

*“BEAT”: Significa Beat Ride APP Colombia S.A.S., sociedad constituida conforme las leyes de la República de Colombia y domiciliada en Bogotá D.C., quien es titular o licenciadora autorizada de la Plataforma. BEAT tiene los permisos y autorizaciones para operar la Plataforma y asimismo, para utilizar los signos distintivos asociados a la misma. (Subrayado fuera del texto original)*

Por lo anterior, encuentra este Despacho que presuntamente la sociedad que actúa en calidad de intermediario, facilitador, portal de contacto, titular o licenciadora autorizada de la plataforma y/o aplicativo tecnológico es **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** identificada con **NIT. 901.183.305-4**.

#### 15.3. En relación con los aspectos generales de la sociedad.

De conformidad con la información obrante en el Certificado de Existencia y Representación Legal<sup>47</sup>, se tiene que **BEAT RIDE** es una sociedad comercial cuya duración es indefinida y su objeto social es el siguiente:

*“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*

<sup>46</sup> Folio 76. Archivo denominado 4. Términos y condiciones usuario pasajero.avi. Código Hash de742588d486446a2751f3c5fe701a202646db85a4e77ba53e7c1124b2f2e4cc.  
<sup>47</sup> Folios 70 al 75 del expediente.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

en cualquier otra forma, usar y explotar marcas, diseños, dibujos, insignias, nombres comerciales, patentes, invenciones y procedimientos, así como cualquier otro bien incorporal.” (Subrayado fuera del texto original).

En este sentido, mediante radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020, **BEAT RIDE** señaló que “(...) la actividad principal de **BEAT** es aquella identificada con el CIU 6202 la cual incluye: “Actividades de consultoría informática y actividades de administración de instalaciones informáticas.”<sup>48</sup>

Ahora bien, una vez consultados los expedientes registrados en la Cámara de Comercio de Bogotá, fue posible identificar que **BEAT RIDE** inició actividades en el año 2018, constituida como una sociedad de responsabilidad limitada, con las siguientes disposiciones relativas al capital:

Imagen 1. Libro de las sociedades comerciales e instituciones financieras – Nro. de registro 02342869. P. 8<sup>49</sup>

**Título II  
REGLAS SOBRE CAPITAL Y CUOTAS**

**ARTÍCULO 5. Capital social.** La Sociedad tendrá un capital de UN MILLON DE PESOS (\$1.000.000) representado en un millón de cuotas (1.000.000) cuotas de un valor igual de UN PESO (\$1) cada una. Este capital se encuentra pagado por todos los socios con los aportes en dinero, así:

| NOMBRE DEL SOCIO            | NUMERO DE CUOTAS |
|-----------------------------|------------------|
| Intelligent Apps GmbH       | 990.000          |
| mytaxi Network Ireland Ltd. | 10.000           |
| <b>Total</b>                | <b>1.000.000</b> |

Cada cuota dará derecho a un voto, sin restricción alguna.

Posteriormente, mediante reunión extraordinaria de la junta de socios de **BEAT RIDE** del día 31 de enero de 2019, se aprobó la transformación de la sociedad a una por acciones simplificada (S.A.S.), quedando la composición accionaria de la sociedad después de la transformación, así:

Imagen 2. Libro de las sociedades comerciales e instituciones financieras – Nro. de registro 02468176. P. 7<sup>50</sup>

| Accionista                     | Número de acciones  | Porcentaje  |
|--------------------------------|---------------------|-------------|
| Intelligent Apps GmbH          | 990,000.00          | 99%         |
| Mytaxi Network Ireland Limited | 10,000.00           | 1%          |
| <b>TOTAL</b>                   | <b>1,000,000.00</b> | <b>100%</b> |

De lo anterior, se concluye que **BEAT RIDE** es subordinada de dos (2) sociedades extranjeras accionistas – Intelligent Apps GmbH y Mytaxi Network Ireland Limited. Estas sociedades han realizado anticipos para futuras capitalizaciones a favor de **BEAT RIDE**, como se evidencia en los documentos allegados en el anexo 6 del radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020, durante el periodo comprendido entre los años 2018 a 2020. Así mismo esto fue corroborado por **BEAT RIDE** como se ve a continuación:

ESPACIO EN BLANCO

48 Folio 25 del expediente.

49 Folio 77. Archivo denominado Registro No. 02342869 - Cámara de Comercio.avi. Código Hash: 8118c30c36843bce9b9c2f172b2c5520e6ff7b1e1a8a94795670648e9d94f18a

50 Folio 77. Archivo denominado Registro No. 02468176 - Cámara de Comercio.avi. Código Hash: 7a11a44d8031f3954d9bee255c396b710397dbf01b00f135fdb4ad6f7ebc1dd3

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**Imagen 3. Respuesta requerimiento radicado 20205320205062. P. 9**

24. ¿Beat Ride App Colombia S.A.S ha sido destinataria de inversiones efectuadas por sociedades extranjeras? En caso afirmativo sírvase indicar ¿cuáles son los nombres de las sociedades inversionistas?, ¿durante qué años se realizaron dichas inversiones? ¿cuál fue o es su naturaleza? Y ¿cuál es el concepto de tales inversiones? Anexe los soportes correspondientes.

BEAT ha sido destinataria de inversiones efectuadas por sus dos únicos dos (2) accionistas, que son sociedades constituidas en el extranjero. Tales sociedades son las siguientes:

(i) Intelligent Apps GMBH ("Intelligent Apps"), domiciliada en Grosse Elbstrasse 273 - Hamburgo, Alemania

(ii) Mytaxi Network Ireland Ltd. ("Mytaxi"), domiciliada en Harling House, Great Suffolk Street, Dublin, Ireland

Tanto Intelligent Apps como Mytaxi realizaron inversiones cuya destinataria fue BEAT durante 2018, 2019 y 2020, de manera reiterada. Estas inversiones han sido recibidas todas en moneda extranjera y monetizadas ante el Banco de la República como "Anticipos para futuras capitalizaciones". Muchas ya se convirtieron en patrimonio y algunas todavía se encuentran en proceso de capitalización.

Finalmente, en los términos y condiciones registrados en la página web<sup>51</sup>, se señala que la sociedad Beat Mobility Services Single – Member Societe Anonyme, es un socio comercial de **BEAT RIDE** que se encarga del procesamiento de los pagos, así:

**Imagen 4. Términos y Condiciones BEAT RIDE APP Colombia**

"Sistema de Pago": Se refiere al medio o herramienta que BEAT, a través de la Plataforma, pone a disposición de los Usuarios Prestadores y de los Usuarios Solicitantes, para que éstos realicen el Pago de los Servicios mediante medios electrónicos y en uso de tarjetas de crédito o débito. La presencia y utilización del Sistema de Pago no implica, bajo ninguna circunstancia, un manejo, recaudo, administración o intermediación de BEAT respecto del Pago de los Servicios, el cual, se reitera, es prestado única y exclusivamente por los Usuarios Prestadores. Los pagos realizados a través del Sistema de Pago dentro de la Plataforma son recogidos y procesados mediante la tecnología del procesador de pagos de socio comercial de BEAT, BEAT Mobility Services Single-Member Societe Anonyme, o bien, por cualquier mandatario de estos últimos que sea designado al efecto, quien será la persona encargada del procesamiento de los pagos. Las transacciones podrán o no ser cargadas en moneda extranjera, dependiendo de las políticas del banco emisor de la tarjeta de crédito, sin que BEAT sea responsable por los posibles costos por transacciones en el extranjero o costos por cambio de divisas. La presencia y utilización del Sistema de Pago no implica, bajo ninguna circunstancia, un manejo, recaudo, administración o intermediación de BEAT respecto del Pago de los Servicios, los cuales, se reitera, son prestador única y exclusivamente por los Usuarios Prestadores.

Por lo anterior se concluye que **BEAT RIDE** es subordinada de las sociedades extranjeras (i) Intelligent Apps GMBH, (ii) Mytaxi Network Ireland Limited, quienes son sus accionistas, y tiene un vinculado económico denominado Beat Mobility Services Societe Anonyme, el cual según los términos y condiciones de la plataforma y/o aplicativo tecnológico "BEAT", es la encargada del procesamiento de los pagos.

**15.4. En relación con las actividades de publicidad concernientes a los servicios ofrecidos a través del aplicativo tecnológico.**

En relación con este punto se tiene que mediante radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020, **BEAT RIDE** señaló que desarrolla actividades de publicidad<sup>52</sup> dirigidas a incentivar el uso de la plataforma y/o aplicativo tecnológico "BEAT", las cuales son realizadas por el equipo de mercadeo o a través de terceros. Asimismo, se encarga de la compra de medios, elaboración de conceptos creativos y la ejecución de campañas a través de la contratación de servicios con terceros, así:

- (i) Campañas globales dirigidas por un equipo creativo y de marketing ubicado en Grecia y cuya viabilidad y estrategia de difusión es definida por el equipo local.
- (ii) Campañas locales definidas en su totalidad por la sociedad colombiana, que requieren aprobación previa por parte el equipo creativo y de marketing ubicado en Grecia.
- (iii) Comunicaciones internas dirigidas a Usuarios Conductores o pasajeros cuya definición y creación es realizada por el equipo creativo y de marketing ubicado en Grecia.
- (iv) Comunicaciones para medios digitales cuya definición y creación es realizada por el equipo creativo y de marketing ubicado en Grecia.

Dichas actividades de publicidad se han pautado a través de los siguientes medios:

<sup>51</sup> Folio 76 Archivos denominados 5. Términos y condiciones usuario conductor.avi. Código hash: 550a10534d41c3e80dac7ae70e0c69fd21edc904441cc725b046437571fd26a, 6. Términos y condiciones usuario conductor 2.avi. Código hash: 5e2540c2b1df5a7cd3204804a7002c43f65f3b41edac032a078d45054aad054f y 7. Términos y condiciones usuario conductor 3.avi. Código hash: 1e50696428cc55b945a85f1d55e851fe5c9dbd8d64418832d0cb588bdca04d34. Véase en <https://thebeat.co/co/terms-of-use/?intl=1>

<sup>52</sup> De conformidad con lo señalado en el numeral 12 del artículo 5 de la Ley 1480 de 2011 se tiene que "Dentro del ordenamiento jurídico colombiano se consagra la publicidad como "Toda forma y contenido de comunicación que tenga como finalidad influir en las decisiones de consumo". Así mismo, se entiende que "publicidad es todo mensaje por el cual se promueve un producto, transmitiendo al público cualidades del bien, características o utilidades que deberán quedar grabadas en la mente del receptor y sobresalir al momento en que este decide escoger el producto con que busca satisfacer su necesidad" (Mauricio Velandía. Derecho de la competencia y del consumo. año 2008 página 352). Sobre ese mismo concepto, la Corte Constitucional definió la publicidad como: "toda información profesional o comercial que se propague con el fin de persuadir al consumidor para comercializar un producto determinado" Sentencia C-830 de 2010. Magistrado ponente. Luis Ernesto Vargas Silva.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Imagen 5. Respuesta BEAT RIDE Radicado 20205320205062. P. 7

Los medios a través de los cuales BEAT ha pautaado piezas publicitarias relacionadas con el uso de la Plataforma son:

- Radio
- Televisión cerrada
- Vallas
- Paraderos de buses
- OHH
- Periódico
- Redes sociales: Facebook, Instagram, youtube, twitter, google adwords.
- Activaciones en calle (BTL)
- Mail
- Notificaciones push
- Mensaje de texto
- Canales de comunicación empresas aliadas (ejemplo: Rappi)
- Flyers (en facturas)
- Eventos
- Canchas de futbol 5
- Pantallas en centros comerciales, gimnasios y torres empresariales.
- Cine

Desarrollando diferentes campañas publicitarias, tal como se muestra a continuación:

Imagen 6. Respuesta BEAT RIDE Radicado 20205320205062. P. 7 y 8

| Fecha    | Nombre Campaña                     |
|----------|------------------------------------|
| 2020-02- | Servicios Bogotá                   |
| 2020-02- | Promocode Bogotá                   |
| 2020-01- | Promo code Barranquilla            |
| 2020-01- | Part time drivers (William)        |
| 2019-12- | Driver Appreciation Day (December) |
| 2019-11- | Feria Beat Barranquilla            |
| 2019-10- | En La U                            |
| 2019-09- | Feria Beat Bogotá                  |
| 2019-07- | Feria de las Flores                |
| 2019-06- | En La U Vacaciones                 |
| 2019-06- | Muevelo                            |

|          |                     |
|----------|---------------------|
| 2019-06- | Part Time Drivers   |
| 2019-04- | Lite                |
| 2019-03- | Tiendapp            |
| 2019-02- | Ted Cesa            |
| 2019-02- | Rappi               |
| 2019-01- | Phoneline           |
| 2018-12- | Ganancias Semanales |

Dichas campañas de publicidad se han desarrollado en el marco de contratos con diferentes sociedades comerciales dedicadas al desarrollo de actividades de marketing y similares, los cuales son allegados por **BEAT RIDE** mediante el anexo 4 del radicado 20205320205062 del 4 de marzo de 2020. Igualmente se evidencian diferentes actividades publicitarias desarrolladas a través de diferentes Redes Sociales.<sup>53</sup>

Asimismo, se evidencian diferentes beneficios y descuentos dirigidos a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores relacionados con desde un 50% en baterías, mano de obra en mantenimientos, servicio técnico y facilidad para acceder a créditos para realizar el pago de estos. Igualmente, descuentos en relación con cambios de aceite, instalación de gas natural vehicular y en estadias en la ciudad de Medellín.<sup>54</sup>

<sup>53</sup> Folio 76. Archivos denominados 9. Perfil red social facebook.mp4. Código Hash: cbb7103e1121d67299cc8a727a93ba3e8add9322748b17e1ce2248178e1c506f, 10. Perfil red social Instagram.mp4. Código Hash: 62b29c331a36d325fcbae2b698378df1f6c41bab9725cbebf7259833e8f0818f, 11. Perfil en red social twitter.avi. Código Hash: 63ff26b353e6240b3c9b8e254127e85951d472117d7a9be80b0883dd50adf073, 12. Perfil en red social LinkedIn.avi. Código Hash: 63d7e7a6ddd168d55fa0962b6810f696a13dde63f832f89ae4a7063adbc9448d, 13. Perfil en red social Github.avi. Código Hash: 173081115f40e3aa0ddefd112b4e821628432ff5ed4a40128d15e3f57e8a722 y 13. Perfil en red social Glassdoor.avi. Código Hash: 3d090614362d3744024a40ae65a311f9cb3dae1d47388211738cb8ef7421fae7.

<sup>54</sup> Folio 77. Archivos denominados 1. Incentivos Alianzas y beneficios.avi. Código Hash: 57b2af3e4f2b01ed34e2ecbab78fb090232db0eaac8620f3e5cbbbe1139454962

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Por lo anterior, se concluye que la publicidad ejecutada por **BEAT RIDE** presuntamente estaría facilitando, incentivando y provocando la trasgresión sistemática de las normas de transporte al publicitar, patrocinar, promover e incentivar el uso de la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT” por parte de los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes y Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, para que éstos últimos presten servicios de transporte terrestre a los primeros, sin cumplir con los requisitos exigidos por la Ley para tales efectos.

15.5. En relación con la presunta facilitación por parte de **BEAT RIDE** para la prestación del servicio de transporte público sin el cumplimiento de los requisitos legales exigidos para tales efectos.

En relación con las conductas que dan cuenta de la presunta facilitación por parte de la investigada para la prestación del servicio de transporte público sin el cumplimiento de los requisitos legales exigidos para ello, este Despacho considera pertinente analizar los siguientes aspectos:

*15.5.1. De los aplicativos tecnológicos puestos a disposición por parte de **BEAT RIDE**:*

En respuesta al requerimiento efectuado, **BEAT RIDE** señala<sup>55</sup> que sus actividades consisten en el licenciamiento de dos (2) plataformas, otorgando el derecho de utilizarlas de conformidad con lo señalado en los términos y condiciones, poniendo en contacto a los licenciatarios de ésta que son por un lado los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, y por otro los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes.

Los aplicativos tecnológicos disponibles para los usuarios son:

- (i) Beat, la cual es una plataforma informática que permite que el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante desde su teléfono celular o móvil, tableta y/o computadora personal solicite “i) servicios privados de transporte ii) servicios de entrega local.”
- (ii) Beat conductor, que consiste en un software que permite que, desde teléfonos celulares o móviles, los Usuarios Conductores registrados en dicha plataforma, “acepten solicitudes de Servicio realizadas por Usuarios Pasajeros.”

Sin embargo, en la información obrante en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020<sup>56</sup> se evidencia lo siguiente:

- (i) “Plataforma de Usuarios Prestadores”: Significa la Plataforma tecnológica “Beat Conductor” para Usuarios Prestadores consistente en un software que le permite a los teléfonos celulares o móviles de estos, aceptar solicitudes de Servicios realizadas por Usuarios Solicitantes.
- (ii) “Plataforma de Usuarios Solicitantes”: Significa la Plataforma tecnológica denominada “Beat” para Usuarios Solicitantes, que consiste en un software que permite que, desde un teléfono celular o móvil, tableta y/o computador personal, un Usuario Solicitante realice solicitudes de Servicio.

Corolario de lo anterior y, en relación con la operación desarrollada a través de los aplicativos tecnológicos, se encuentran las siguientes definiciones establecidas en los términos y condiciones:

*15.5.2. Definiciones estipuladas en los términos y condiciones aplicables a Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes:*

De los Términos y Condiciones<sup>57</sup> señalados para la utilización del aplicativo tecnológico por parte de los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, resulta pertinente destacar las siguientes definiciones:

- (i) “**BEAT**”: significa Beat Ride APP Colombia S.A.S., sociedad domiciliada en Bogotá D.C., constituida conforme las leyes de la República de Colombia, identificada con NIT 901.183.305-4, que es titular o licenciataria autorizada de la Plataforma, quién actúa en calidad de intermediario, facilitador y portal de contacto, a través de la Plataforma, en los términos de la Ley 1480 de 2011.

<sup>55</sup> Radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020. Pág. 4.

<sup>56</sup> Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO PRESTADOR.avi. Código Hash: 3845d17e82cd728319cbff53d5b5b42c2eb2fd5b2fbf1eccf316fab00727c0fe. y 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO SOLICITANTE.avi. Código Hash: cd37b0b567a1fb97824610f76d84bdc8c9f322eb76d9f5694264694bf048ba51.

<sup>57</sup> Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO SOLICITANTE.avi. Código Hash: cd37b0b567a1fb97824610f76d84bdc8c9f322eb76d9f5694264694bf048ba51.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (ii) “Pago de los Servicios”: Se refiere al pago que realiza el Usuario Solicitante al Usuario Prestador como remuneración por los Servicios prestados por el Usuario Prestador. (...). El uso de la Plataforma será gratuito para el Usuario Solicitante, sin perjuicio de las comisiones y/o costos derivados del uso del Sistema de Pago que BEAT ponga a disposición del Usuario Solicitante, como herramienta para que realice el Pago de los Servicios mediante tarjeta de crédito o débito. El Pago de los Servicios responderá únicamente a la relación gestada entre el Usuario Prestador y el Usuario Solicitante y será, por lo tanto, independiente de la relación que existe entre el Usuario Pasajero y BEAT.
- (iii) “Servicios”: Se refiere a los servicios que son prestados exclusiva y directamente por el Usuario Prestador a los Usuarios Solicitantes que los requieran en ejercicio del derecho de uso de la sublicencia de la plataforma, la cual es obtenida en virtud de la celebración de los presentes términos y condiciones.
- (iv) “Sistema de Pago”: se refiere al medio o herramienta que BEAT, a través de la Plataforma, pone a disposición de los Usuarios Prestadores y de los Usuarios Solicitantes, para que éstos realicen el Pago de los Servicios mediante medios electrónicos y en uso de tarjetas de crédito o débito. (...) Los pagos realizados a través del Sistema de Pago dentro de la Plataforma son recogidos y procesados mediante la tecnología del procesador de pagos del socio comercial de BEAT, BEAT Mobility Services Single-Member Societe Anonyme, o bien, por cualquier mandatario de estos últimos que sea designado al efecto, quien será la persona encargada del procesamiento de los pagos.
- (v) “Usuario Solicitante”: significa el usuario que ha completado el proceso de registro, aceptado los términos y condiciones detallados en este documento y que ha sido autorizado por BEAT para utilizar la Plataforma. El Usuario Solicitante es aquel que ha aceptado estos términos y condiciones con el fin de acceder y utilizar la Plataforma de Usuarios Solicitantes para solicitar cualquiera de los Servicios prestados por los Usuarios Prestadores.
- (vi) “Usuario Prestador”: Significa la persona que proporciona a título personal los servicios. Es quien decide utilizar la Plataforma, de forma no exclusiva, y en los términos y condiciones aquí descritos, para recibir las solicitudes de Servicios que le realicen directamente los Usuarios Solicitantes. (Subrayado fuera del texto)

Sin embargo, en la información obrante en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020<sup>58</sup> se evidencia lo siguiente:

*“Regalía a cargo del Usuario Solicitante”: Se refiere al pago que BEAT podrá cobrar al Usuario Solicitante por concepto de la licencia de uso de la Plataforma concedida a este último, cuyo pago se determinará cada vez que este utilice la Plataforma para solicitar Servicios, en función de un porcentaje específico calculado de forma adicional al Pago de los Servicios en favor de los Usuarios Prestadores. El Usuario Solicitante no pagará a BEAT ninguna suma de dinero por la prestación de los Servicios efectuada por los Usuarios Prestador, y, en tal sentido, las Regalías a cargo del Usuario Solicitante son independiente del pago de los servicios que realice el Usuario Solicitante al Usuario Prestador, con ocasión de los Servicios brindados directa y personalmente por este último.”*

- (vii) “(...) 5.3. Los pagos de las Regalías a cargo del Usuario Solicitante se liquidarán y cobrarán simultáneamente con el Pago de los Servicios. De este modo, cuando el Pago de los Servicios en favor del Usuario Prestador se efectúe en uso de la Pasarela de Pago, el monto de la Regalía también será cargado a la tarjeta de crédito registrada por el Usuario Solicitante; en caso que el Pago de los Servicios se efectúe en efectivo, el Usuario Prestador recaudará en nombre de BEAT y en virtud de la autorización concedida por este último, las Regalías a cargo del Usuario Solicitante, las cuales no afectarán, en ninguna medida, el Pago de los Servicios en favor del Usuario Prestador.” (Subrayado fuera del texto)

Igualmente, en dicha versión, se evidencia un esquema de incentivos dirigido a los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes bajo las condiciones que se resaltan a continuación:

“9.1. BEAT podrá otorgar a los Usuarios Solicitantes incentivos por mera liberalidad para acceder y/o continuar con el uso de la Plataforma.

9.2. Cualquier incentivo, así como sus condiciones de uso, estarán disponibles en la Plataforma, o la página web <https://thebeat.co/co/> o en sus enlaces respectivos. Cada incentivo se registrará por sus reglas específicas, las que se detallarán en sus enlaces correspondientes.

58 Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO PRESTADOR.avi. Código Hash: 3845d17e82cd728319cbff53d5b5b42c2eb2fd5b2fbf1eccf316fab00727c0fe. y 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO SOLICITANTE.avi. Código Hash: cd37b0b567a1fb97824610f76d84bdc8c9f322eb76d9f5694264694bf048ba51.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

9.3. BEAT podrá restringir el uso de incentivos cuando los Usuarios Solicitantes hagan un uso inadecuado, ilícito o abusivo de los mismas.

9.4. Estos incentivos solo serán aplicables para los Usuarios Solicitantes que se encuentren registrados en la Plataforma, den cumplimiento a estos términos y condiciones y su cuenta se encuentre activa y sin cargos pendientes en favor de los Usuarios Prestadores.

9.5. No se procesarán los incentivos a los Usuarios Solicitantes que se encuentren bloqueados en la Plataforma por bajas calificaciones, fraude o actividad inusual.

9.6. Los incentivos que entregue BEAT no serán válidos ni acumulables con otros incentivos y no podrán utilizarse más allá del plazo establecido por BEAT

9.7. En caso de que se detecte la obtención fraudulenta de cualquier incentivo generado por BEAT, estos no se harán efectivos y se procederá con la inmediata suspensión de la cuenta, sin perjuicio del ejercicio de las acciones legales procedentes.

9.8. BEAT podrá, en cualquier momento, sin ninguna responsabilidad y en el marco de la legislación vigente, revocar los incentivos reconocidos.

9.9. En el caso de incentivos reservados, los Usuarios Solicitantes beneficiarios o que hayan conocido de los mismos, no podrán ponerlos a libre disposición del público.”

15.5.3. Definiciones estipuladas en los Términos y Condiciones aplicables a Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores:

De los Términos y Condiciones<sup>59</sup> señalados por parte de **BEAT RIDE** para la utilización de la plataforma y/o aplicativo tecnológico por parte de los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, resulta pertinente destacar las siguientes definiciones:

- (i) “Pago de los Servicios”: Se refiere al pago que realiza el Usuario Solicitante al Usuario Prestador, como remuneración por los Servicios prestados por el Usuario Prestador. (...) El Pago del Servicio responderá únicamente a la relación gestada entre el Usuario Prestador y el Usuario solicitante, y será, por tanto, independiente de la relación que existe entre el Usuario Prestador y BEAT.
- (ii) “Servicios”: Se refiere a los servicios que son prestados exclusiva y directamente por el Usuario Prestador a los Usuarios solicitantes, en provecho de la licencia a través de la cual se le otorga el derecho de uso de la Plataforma, la cual es obtenida en virtud de la celebración de los presentes términos y condiciones.
- (iii) “Regalía”: Se refiere al pago que realiza el Usuario Prestador a BEAT y que se causa únicamente por concepto de la licencia de uso y explotación de la Plataforma concedida al Usuario Prestador, cuya forma de pago se determinará cada vez que el conductor utilice la Plataforma para ofrecer sus Servicios, y conforme al modo y tiempo establecidos en los términos y condiciones. El Usuario Prestador no pagará a BEAT ninguna suma de dinero por la prestación de los Servicios, y, en tal sentido, las Regalías no dependen del pago que realice el Usuario Solicitante al Usuario Prestador, con ocasión de los Servicios brindados directa y personalmente por este último.
- (iv) “Usuario Prestador”: Significa la persona que proporciona a título personal los Servicios. Es quien decide utilizar la Plataforma, de forma no exclusiva, y en los términos y condiciones aquí descritos, para recibir las solicitudes de Servicios que le realicen directamente los Usuarios Solicitantes. (Subrayado fuera del texto)

Sin embargo, en la información obrante en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020<sup>60</sup> se evidencia lo siguiente:

“Regalía a cargo del Usuario Prestador”: Se refiere al pago que realiza el Usuario Prestador a BEAT y que se causa únicamente por concepto de la licencia de uso y explotación de la Plataforma concedida al Usuario Prestador, cuya forma de pago se determinará cada vez que este utilice la Plataforma para ofrecer sus Servicios, y conforme al modo y tiempo establecidos en los términos y condiciones. El

<sup>59</sup> Folio 76. Archivo denominado 5. Términos y condiciones usuario conductor.avi. Código Hash: 550a10534d41c3e80dac7ae70e0c69fdd21edc904441cc725b046437571fd26a.

<sup>60</sup> Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO PRESTADOR.avi. Código Hash: 3845d17e82cd728319cbff53d5b5b42c2eb2fd5b2bf1eccf316fab00727c0fe.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

*Usuario Prestador no pagará a BEAT ninguna suma de dinero por la prestación de los Servicios, y, en tal sentido, las Regalías a cargo del Usuario Prestador no dependen del pago que realice el Usuario Solicitante al Usuario Prestador, con ocasión de los Servicios brindados directa y personalmente por este último.*

- (v) “(...) 4.12. La obligación de pago de las Regalías a cargo del Usuario Prestador se genera por concepto de la licencia de uso de la Plataforma concedida por BEAT al Usuario Prestador. A partir de tal momento, el Usuario Prestador queda irrevocable e incondicionalmente obligado a realizar el pago referido, independientemente de si el Usuario Prestador completa o no cualquiera de los Servicios, o de si el Usuario Solicitante paga o no los Servicios.” (Subrayado fuera del texto)

Igualmente, en dicha versión, se evidencia un esquema de incentivos dirigido a los Usuarios Conductor y/o Usuario Prestador bajo las condiciones que se resaltan a continuación:

“6.1. BEAT podrá otorgar a los Usuarios Prestadores incentivos de mera liberalidad para acceder y/o continuar con el uso de la Plataforma.

6.2. BEAT explicará claramente el contenido de los incentivos y la forma para acceder a ellos. Cualquier incentivo, así como sus condiciones de uso, estarán disponibles en la Plataforma, o la página web <https://thebeat.co/co/>, o en sus enlaces respectivos. Cada incentivo se regirá por sus reglas específicas, las que se detallarán en sus enlaces correspondientes.

6.3. BEAT podrá restringir el uso de incentivos cuando los Usuarios Solicitantes hagan un uso inadecuado, ilícito o abusivo de los mismos.

6.4. Estos incentivos sólo serán aplicables para los Usuarios Prestadores que se encuentren registrados en la Plataforma, den cumplimiento a estos términos y condiciones, su cuenta se encuentre activa y sin cargos pendientes a BEAT, y además le sea comunicado directamente que los incentivos le aplican.

6.5. No se procesarán los pagos de incentivos a los Usuarios Prestadores que se encuentren bloqueados en la Plataforma por bajas calificaciones, fraude o actividad inusual.

6.6. Los incentivos que entregue BEAT no serán acumulables con otros incentivos.

6.7. En caso que se detecte la obtención fraudulenta de cualquier incentivo generado por BEAT, estos no se harán efectivos y se procederá con la inmediata suspensión de la cuenta, sin perjuicio de las posibles acciones legales que puedan ser tomadas por BEAT.

6.8. Los incentivos no podrán utilizarse más allá del plazo establecido por BEAT.

6.9. De ser incentivos reservados, no podrán ser puestas a libre disposición del público, por los Usuarios Prestadores que sean beneficiarios o hayan conocido los mismos.”

15.5.4. Actividades que puede desarrollar el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante a través del aplicativo tecnológico:

En los términos y condiciones<sup>61</sup> establecidos se referencian como actividades que pueden desarrollarse a través del aplicativo tecnológico por parte del Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante, entre otras, las siguientes:

- (i) Solicitar los Servicios a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores que se encuentren registrados en la plataforma y/o aplicativo tecnológico.
- (ii) 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.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (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.

15.5.5. *Actividades que puede desarrollar el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador a través del aplicativo tecnológico*<sup>62</sup>:

Igualmente, **BEAT RIDE** a través de los Términos y Condiciones señalados, referenció como actividades que pueden desarrollarse a través de la plataforma, por parte del Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, las siguientes:

- (i) Calificar, hacer comentarios y publicar opiniones sobre el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante, y sus comentarios, calificaciones, opiniones y evaluaciones serán compartidas con otros Usuarios Conductores.
- (ii) Aceptar o rechazar de manera libre y autónoma una solicitud de servicio, no encontrándose obligado y siendo única y exclusivamente responsable por la aceptación o rechazo de una las solicitudes de Servicios.
- (iii) Hacer parte de las campañas de fidelización y pago de incentivos promovidas por **BEAT** en relación con los servicios de transporte prestados.
- (iv) En relación con dichos incentivos se tiene que, según fue informado por la Investigada en respuesta a los requerimientos de información efectuados, consisten en cumplir objetivos de corto y mediano plazo que, de ser cumplidos por los Usuarios Conductores a quienes están dirigidos, dan lugar a un pago por parte de **BEAT RIDE** de unos valores previstos en los términos y condiciones de dichos incentivos los cuales son aceptados por los usuarios que deseen participar en ellos. Los recursos utilizados para el pago de dichos incentivos provienen de dos fuentes (i) capital y/o anticipos para futuras capitalizaciones (ii) ingresos percibidos por concepto de regalías derivadas del licenciamiento de la plataforma y/o aplicativo tecnológico.
- (v) Se resalta la siguiente función: *“La naturaleza de la relación que existe entre BEAT y los Usuarios Prestadores se reduce, únicamente, a la licencia de uso de la Plataforma a efectos que pueda conectarse a través de esta con Usuarios Solicitantes que soliciten sus Servicios por medio de la Plataforma de Usuarios Solicitantes. El Usuario Prestador es, en consecuencia, una persona autorizada por BEAT, previa evaluación, para utilizar la Plataforma y, en consecuencia, es libre de aceptar o rechazar, con total autonomía, una solicitud de Servicio, sin que por la aceptación de estos términos y condiciones se encuentre obligado a prestar un determinado Servicio a un Usuario Solicitante, y siendo responsable de forma íntegra, por la aceptación o rechazo de las solicitudes de Servicios, y por la prestación de los mismos.”* (Subrayado fuera del texto)

Además, a través de dicho aplicativo tecnológico, se tiene que se presta apoyo en relación con la pérdida de objetos personales<sup>63</sup>, así:

*“18.1. Por medio de este documento, BEAT informa al Usuario Solicitante, las responsabilidades asumidas por BEAT como empresa dedicada al servicio de sublicenciamiento tecnológico. En ese sentido, nos comprometemos a colaborar en brindarles la información que esté a nuestra disposición para facilitar la recuperación de posibles objetos perdidos durante la prestación de los Servicios a cargo de los Usuarios Prestadores. Sin embargo, le recordamos que, de acuerdo con los presentes términos y condiciones, BEAT no es el prestador de dichos Servicios y, por ende, se encuentra exento de cualquier responsabilidad civil, penal o administrativa por la pérdida o daños sufridos en cualquier objeto perteneciente al Usuario Solicitante que llevare consigo al momento del Servicio o que enviare a través de estos.*

*18.2. En el caso de que tengamos en custodia algún objeto y/o elemento entregado en nuestras oficinas por Usuarios Prestadores, estos se encontrarán a disposición de sus propietarios por un plazo máximo de sesenta (60) días calendario, sin que ello implique una obligación de custodia o depósito*

<sup>62</sup> Folio 76. Archivo denominado 5. Términos y condiciones usuario conductor.avi. Código Hash: 550a10534d41c3e80dac7ae70e0c69fdd21edc904441cc725b046437571fd26a

<sup>63</sup> Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO SOLICITANTE.avi. Código Hash: cd37b0b567a1fb97824610f76d84bdc8c9f322eb76d9f5694264694bf048ba51.

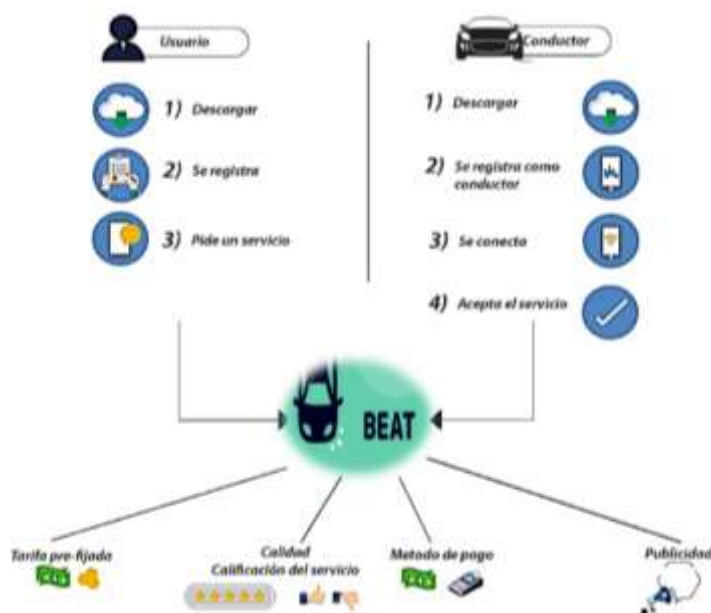
“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

alguno a cargo de BEAT y sin que pueda reclamarse responsabilidad alguna contra BEAT por pérdidas o daños causados al objeto durante dicho periodo.

18.3. BEAT se reserva el Derecho de solicitar al Usuario Solicitante algún medio probatorio (factura de compra u otro pertinente) que pueda demostrar la propiedad del elemento, en caso éste sea un artículo de valor.” (Subrayado fuera del texto original)

En virtud de lo anterior, **BEAT RIDE** presuntamente permite coordinar las actividades de Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, y Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores de la siguiente manera:

Imagen 7. Gráfico de la operación desarrollada por BEAT. Fuente: Superintendencia de Transporte.



15.5.6. Del funcionamiento del aplicativo tecnológico licenciado por **BEAT RIDE**, en cuanto a la presunta facilitación de los servicios de transporte:

De conformidad con la información obrante allegada como respuesta al requerimiento de información realizado por este Despacho, así como aquella registrada en los Términos y Condiciones dispuestos para la utilización del aplicativo tecnológico, se tiene que presuntamente el servicio de transporte que es solicitado, aceptado, prestado y calificado gracias a la intervención y mediación de dicho aplicativo, se lleva a cabo de la siguiente manera:

- (i) A través de la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT”, los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores pueden recibir solicitudes de servicio por parte de los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, quienes previamente han suministrado información como nombre, ubicación, y otros, ello con la finalidad que el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador pueda ubicarlo e identificarlo. Igualmente se evidencia que el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador pueden a través de dicha plataforma y/o aplicativo tecnológico, aceptar o rechazar las solicitudes de servicio que reciba<sup>64</sup>. Lo anterior se puede resumir en el siguiente gráfico:

Imagen 8. Gráfico de la operación desarrollada por BEAT. Fuente: Superintendencia de Transporte.

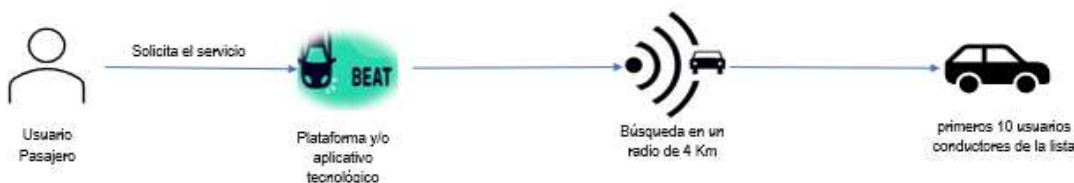


<sup>64</sup> Folio 76. Archivo denominado 5. Términos y condiciones usuario conductor.avi. Código Hash: 550a10534d41c3e80dac7ae70e0c69fd21edc904441cc725b046437571fd26a. Véase en Términos y condiciones usuario conductor. <https://thebeat.co/co/terms-of-use/?intl=1>

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (ii) Una vez recibida la solicitud de los servicios, se tiene que la plataforma y/o aplicativo tecnológico ubica a Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores conectados que se encuentren disponibles en un radio de 4km en línea recta desde el punto donde se solicitó el servicio. De esta manera la plataforma y/o aplicativo tecnológico ubica a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores identificados, los ordena del que está más cerca al que está más lejos, elige a los primeros 10 de la lista, y luego calcula respecto de cada uno de ellos la distancia a la cual se encuentran, haciendo uso para ello de servicios prestados por proveedores de mapas y considerando entre otros aspectos, la información de tránsito<sup>65</sup>, tal como se resume a continuación:

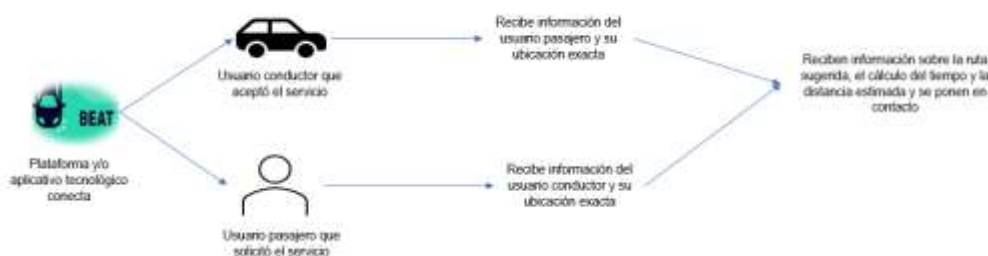
Imagen 9. Gráfico de la operación desarrollada por BEAT. Fuente: Superintendencia de Transporte.



Además de lo anterior, se evidencia que la plataforma y/o aplicativo tecnológico realiza el proceso por un máximo de 20 turnos, o hasta que un Usuario Conductor y/o Usuario Prestador acepte el servicio (lo que primero pase) y, en caso de que ninguno de los Usuarios Conductores disponibles acepte el servicio, ésta automáticamente envía un mensaje al Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante informando la "no disponibilidad" de Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores<sup>66</sup>.

- (iii) Cuando el servicio es aceptado, se tiene que la plataforma y/o aplicativo tecnológico conecta el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante con el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador que aceptó prestarle el respectivo servicio, y los pone en contacto a través de la misma para que puedan comunicarse<sup>67</sup>. Así, una vez el Usuario Conductor y/o Usuarios Prestador registre que ya él/ella y el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante se encontraron y que se inició el servicio, el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador es informado a través de la plataforma y/o aplicativo tecnológico (i) de la dirección exacta de destino del servicio ingresada por el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante al momento de solicitarlo, (ii) de la ruta sugerida (iii) de la tarifa a pagar, (iv) del cálculo del tiempo y (v) la distancia estimada.<sup>68</sup> Así:

Imagen 10. Gráfico de la operación desarrollada por BEAT. Fuente: Superintendencia de Transporte.



- (iv) Igualmente se evidencia que, durante la prestación del servicio, la plataforma permite al Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante cambiar el punto de destino si así lo desea, notificando al Usuario Conductor Usuario Prestador e informando a este el nuevo punto de destino.
- (v) Finalmente, se evidencia que, durante toda la prestación del servicio, la plataforma pone a disposición de ambos "usuarios" un icono de "Botón de emergencia" a través del cual se les permite reportar cualquier incidente durante el recorrido<sup>69</sup>.

De lo anterior, y tal como se resaltó en cada uno de los apartes, la plataforma y/o aplicativo tecnológico "BEAT", a través de diferentes mecanismos y facilidades tecnológicas, e independientemente de la terminología empleada para ello, presuntamente facilita la prestación del servicio público de transporte, en tanto que a través de la intermediación o canal de comunicación que ejerce entre los Usuarios Conductores y/o Usuarios

<sup>65</sup> Respuesta otorgada por Beat al requerimiento de información. Radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020. Folios 30 y 31 del expediente.

<sup>66</sup> Ibídem

<sup>67</sup> Ibídem.

<sup>68</sup> Ibídem.

<sup>69</sup> Ibídem.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Prestadores y los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, como se puso de presente, se evidencia que al (i) prestar apoyo para conectar la oferta y la demanda, (ii) realizar procesos de búsqueda de los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores disponibles, (iii) enviar alertas a ambos usuarios (iv) hacer uso de proveedores de mapas e información de tráfico, (v) poner a disposición de ambos usuarios rutas sugeridas para dar cumplimiento al objeto de la prestación del servicio, (vi) otorgar facilidades para realizar cambios de rutas durante la prestación del servicio, (vii) admitir que se reporten emergencias o incidentes ocurridos durante la prestación del servicio, entre otros, presuntamente permite que dicha prestación del servicio público de transporte tenga lugar.

Según es informado, **BEAT RIDE** es la encargada de poner a disposición de Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, y Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, el sistema de pagos para realizar pagos electrónicos con tarjeta de crédito<sup>70</sup>. Para ello, previamente el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante debe registrarse en dicho sistema de pagos.

Así, “[e]l Sistema de Pago, de manera automática, remitirá las constancias de efectividad de la transacción. Una vez realizada la transacción. Una vez realizada la transacción, el Usuario Solicitante autoriza a BEAT para almacenar una constancia de dicha transacción, para efectos de verificación y soporte. El Pago del Servicio respectivo será recibido por los Usuarios Prestadores según las políticas del Sistema de Pago, recibiendo éstos últimos los pagos como contraprestación de la prestación del Servicio”<sup>71</sup>.

De esta manera, no solamente se advierte una presunta labor de intermediación (como lo afirma la investigada), sino también la presunta destinación de una herramienta específica con medios de pago dentro de la misma plataforma, en función de la misma operación o servicio prestado por los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores.

- (i) En relación con el papel de facilitación que presuntamente desempeña la plataforma y/o aplicativo tecnológico en relación con el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante:

En relación con este punto resulta pertinente advertir que el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante debe pagar un valor en dinero como contraprestación a los servicios prestados por el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador. Así, en respuesta otorgada por **BEAT RIDE** al requerimiento efectuado por el Despacho<sup>72</sup> se encuentra la siguiente afirmación:

*“En efecto los usuarios conductores reciben una contraprestación por los servicios que son solicitados por los usuarios pasajeros en uso de la plataforma y, posteriormente, prestados por ellos. Esta contraprestación está a cargo de los usuarios pasajeros que son quienes solicitan, demandan y se benefician de los servicios prestados por los primeros. La misma tiene un carácter exclusivamente económico y se da como consecuencia directa de la prestación de los servicios que a estos últimos les proveen los usuarios conductores.*

*La contraprestación se genera en el momento en el que inicia la prestación del servicio por parte del usuario conductor, pero únicamente es pagada por el usuario pasajero una vez se haya finalizado la prestación del servicio.*

*Por su parte, el único ingreso y/o contraprestación que recibe BEAT de cualquier tercero, por cualquier concepto, es el derivado de las regalías que le pagan los usuarios conductores por el licenciamiento/uso de la plataforma.”*

Por otra parte, se encuentra que se dispuso en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 14 de agosto de 2020<sup>73</sup>, que el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante puede escoger entre dos (2) métodos de pago:

- (i) Efectivo: Cuando el método de pago escogido por el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante es el efectivo, el valor del servicio lo cancela directamente al Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, una vez este finalice.

<sup>70</sup> Folio 76. Archivo denominado 3. Grabación pasarela de pagos.avi. Código Hash: 787796daacca731feb92941092c71ab2fd75c3b08852ca22830b217fcef3f71.

<sup>71</sup> Folio 76. Archivo denominado 5. Términos y condiciones usuario conductor.avi. Código Hash: 550a10534d41c3e80dac7ae70e0c69fdd21edc904441cc725b046437571fd26a.

<sup>72</sup> Folio 31. Radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020.

<sup>73</sup> Folio 76. Archivo denominado 4. Términos y condiciones usuario pasajero.avi. Código Hash: de742588d486446a2751f3c5fe701a202646db85a4e77ba53e7c1124b2f2e4cc

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (ii) Tarjeta de crédito: Cuando el método de pago escogido por el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante es tarjeta de crédito, el recaudo lo realiza un tercero designado por BEAT, en nombre y por cuenta de cada Usuario Conductor y/o Usuario Prestador.

Indicando además que es “*BEAT se encargará únicamente de poner a disposición de la Plataforma, y del Usuario Solicitante, el Sistema de Pagos siendo éste el responsable de registrarse e ingresar los datos que solicite el Sistema de Pago, bajo los términos y condiciones que disponga la misma, para realizar pagos electrónicos con tarjeta de crédito. (...) Una vez realizada la transacción, el Usuario Solicitante autoriza a BEAT para almacenar una constancia de dicha transacción, para efectos de verificación y soporte.*”<sup>74</sup>

Y, finalmente, en los términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020, se señala al hacer referencia al concepto de *Regalía a cargo del Usuario Solicitante* que es el pago que “*BEAT podrá cobrar al Usuario Solicitante por concepto de la licencia de uso de la Plataforma concedida a este último, cuyo pago se determinará cada vez que este utilice la Plataforma para solicitar Servicios, en función de porcentaje específico calculado de forma adicional al Pago de los Servicios en favor de los Usuarios Prestadores y de forma simultánea con éste*”<sup>75</sup>; es decir, el valor del uso del aplicativo o plataforma señalado por la investigada, se cancela junto con el valor del servicio prestado por el Usuario Prestador y/o Conductor, en la misma plataforma dispuesta para ello.

Al respecto, se estima necesario señalar que aun cuando en la versión actual de los Términos y Condiciones, se indica que el valor del servicio prestado por el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador es independiente al valor correspondiente a las regalías a cargo del Usuario Solicitante o Pasajero, dicha calidad no se advierte en el funcionamiento de la operación ejecutada directamente en la el aplicativo tecnológico, como quiera que tal como lo señala el mismo documento de Términos y Condiciones, incluso el Usuario Prestador recauda en nombre de BEAT y, en virtud de la autorización concedida por este último, las Regalías a cargo del Usuario Solicitante; de lo cual se evidencia que más allá de calificarlos como independientes, su liquidación, pago y recaudo en efectivo o tarjeta de crédito se realiza en un mismo instante, como una funcionalidad adicional de cara a los usuarios de la misma, en las mismas condiciones que se indicaban en versiones anteriores de los Términos y Condiciones.

Así mismo, el pago del servicio prestado por el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador se realiza mediante la funcionalidad de la misma plataforma cuando es con tarjeta de crédito, o por intervención o mediación de ésta al señalar el valor a pagar en efectivo, el cual incluye igualmente, el valor las de regalías a cargo del Usuario Solicitante o Pasajero, recaudado únicamente para BEAT RIDE por parte del Usuario Conductor y/o Prestador, de forma tal que no resulta en la práctica independiente un cobro del otro.

- (ii) En relación con el papel de facilitación que presuntamente desempeña la plataforma y/o aplicativo tecnológico en relación con el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador:

En relación con este punto resulta pertinente advertir que el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador debe pagar una suma de dinero como concepto de Regalías por el licenciamiento/uso de la plataforma y/o aplicativo tecnológico BEAT.

Así, de conformidad con lo indicado por la investigada en respuesta al requerimiento de información realizado por este Despacho, se tiene que dichas “Regalías” corresponden a un valor que puede variar dependiendo factores como los son:

- (i) El tipo de servicio prestado.
- (ii) La ciudad donde se presta el servicio.
- (iii) La variación del mercado que considera BEAT.

Igualmente, señalan que las “Regalías” que **BEAT RIDE** cobra a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores por el uso de la plataforma, en efecto, se calculan con base en un porcentaje del valor cobrado por estos por cada servicio prestado, el cual varía debido al tipo de servicio prestado por cada Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, y la ciudad en que se presta. Así, el porcentaje puede variar entre 25%, 15% o 9%, en razón a si el servicio es prestado en Bogotá, Medellín, Cali, Barranquilla, Bucaramanga, Ibagué o Pereira, y a si dicho servicio es “Beat” o Beat Lite”.

74 Folio 77. Archivos denominados 3. TERMINOS Y CONDICIONES GENERALES PARA EL USO DE LA PLATAFORMA BEAT POR USUARIO SOLICITANTE.avi. Código Hash: cd37b0b567a1fb97824610f76d84bdc8c9f322eb76d9f5694264694bf048ba51

75 Tal como lo señalan en el punto 5.3. de los términos y condiciones de fecha 5 de octubre. Ibidem

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Ahora bien, se encuentra que en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 14 de agosto de 2020, se define el concepto de Regalía como el pago que realiza el Usuario Conductor y/o Usuario Prestador a **BEAT RIDE** y que se causa únicamente por concepto de la licencia de uso y explotación de la plataforma, cuya forma de pago se determinará cada vez que utilice la misma para ofrecer sus servicios. En relación con ello, se evidencia que **BEAT RIDE** indica en sus términos y condiciones además que *“las Regalías no dependen del pago que realice el Usuario Solicitante al Usuario Prestador, con ocasión del Servicio brindado directa y personalmente por este último.”*.

Finalmente se tiene que aun cuando en los Términos y Condiciones cuya versión corresponde a la del 5 de octubre de 2020, esta regalía se conoce como “Regalía a cargo del Usuario Prestador”, la definición señalada en el párrafo anterior persiste e, igualmente, su liquidación se presenta en función del servicio prestado por el mismo Usuario Prestador, y el recaudo de ambos conceptos, es decir, la Regalía a cargo del Usuario Prestador y la contraprestación por el servicio prestado por éste, se realiza en un mismo instante o de manera simultánea, con lo que la invocada independencia entre uno y otro rubro no se advierte en la práctica del funcionamiento del aplicativo, y de cara al Usuario Solicitante o Pasajero

(iii) En relación con el recaudo de dineros efectuado a través del sistema de pagos presuntamente puesto a disposición de los Usuarios por parte de **BEAT RIDE**:

Según se describe por **BEAT RIDE** en respuesta al requerimiento de información efectuado por este Despacho, se tiene que, cuando el Usuario Pasajero y/o Usuario Solicitante hace uso del sistema de pagos puesto a disposición por parte de **BEAT RIDE** para efectuar los pagos a través de tarjetas débito o crédito, el proceso que se surte es el siguiente:

- (i) El dinero es recaudado por medio de una pasarela de pagos con sede en Holanda, quien después transfiere el dinero a una sociedad en Grecia llamada BEAT MOBILITY SERVICES.
- (ii) Dicha sociedad a su vez gira quincenalmente los dineros recaudados a una cuenta bancaria de **BEAT RIDE** en Colombia.
- (iii) Consecuentemente, **BEAT RIDE** re-transfiere estos dineros a los respectivos Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores los martes y viernes de cada semana por medio de transferencia bancaria, descontando el ingreso que corresponda por las regalías de **BEAT RIDE**.<sup>76</sup>

Dichas transacciones, según informan, son registradas al interior de **BEAT**, así:

- (i) Contablemente, el valor recaudado por estos conceptos en nombre y por cuenta de los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, se contabiliza como una cuenta por cobrar intercompañía, contra una cuenta por pagar a Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores (igualmente, descontando el ingreso por las regalías de **BEAT**)<sup>77</sup>.
- (ii) Una vez el dinero llega a la cuenta bancaria de **BEAT**, las transferencias recibidas se contabilizan como una disminución en la cuenta por cobrar intercompañía. La transferencia internacional es monetizada ante el Banco de la República como un giro del dinero recaudado por mandato<sup>78</sup>.

Por lo expuesto, se tiene que la plataforma y/o aplicativo tecnológico pone a disposición de los Usuarios dos (2) medios de pago para realizar el pago de la contraprestación del servicio prestado. Para ello pone a disposición de los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, un sistema de pagos que permite que dichos pagos sean realizados también a través de tarjetas crédito o débito, facilitando el recaudo de dichas sumas de dinero y realizando el procedimiento correspondiente para transferir a los Usuarios Conductores y/o Prestadores las mismas.

Por lo anterior se tiene que, en relación con los cobros efectuados por concepto de Regalías por parte de **BEAT RIDE** a los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores y a los Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes, se tiene que los mismos presuntamente dan cuenta de su papel de intermediación y facilitación en la medida en que no se trata de un licenciamiento sin más, sino que además de interconectar o servir de canal de comunicación entre los usuarios, se pone a disposición de éstos diferentes facilidades administrativas y tecnológicas para hacer posible la prestación del servicio público de transporte que no cumple con las disposiciones normativas vigentes para tales efectos, así como su pago correspondiente.

<sup>76</sup> Folio 34 del Expediente.

<sup>77</sup> Ibidem

<sup>78</sup> Ibidem.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

15.5.8. De los Establecimientos de comercio matriculados:

Una vez verificada la información obrante en el Certificado de Existencia y Representación social de la Investigada se tiene que la misma cuenta con cinco (5) establecimientos de comercio ubicados en las ciudades de Cali y Bogotá. Lo anterior fue confirmado por **BEAT RIDE** en respuesta otorgada al requerimiento de información efectuado por este Despacho, allegando mediante el Anexo 1 de la misma, los certificados de matrícula mercantil de cada uno de ellos.

Así, se tiene que los mencionados establecimientos de comercio se encuentran ubicados en las siguientes direcciones:

Imagen 11. Respuesta BEAT Colombia Radicado 20205320205062. P. 4

| Nombre  | Dirección                                    |
|---|--|
| Beat Ride App - Carrera 56 con 9              | Carrera 56 No. 9-31, Local 9, Bogotá D.C.    |
| Beat Ride App - Asistencia Local Calle 122    | Calle 122 No. 15A-34, Local 3, Bogotá D.C.   |
| Beat Ride App - Asistencia Local Calle 84     | Carrera 11 No. 84A-09, Local 22, Bogotá D.C. |
| Beat Ride App - Asistencia Local Barrio Olaya | Avenida Caracas No. 23-33 Sur, Bogotá D.C.   |
| Beat Ride App - Camino Real                   | Carrera 56 No. 6A-06, Cali                   |

Por lo anterior, se tiene que **BEAT RIDE** cuenta con establecimientos de comercio en los que, de conformidad con la actividad registrada en los respectivos Certificados de Matrícula Mercantil (CIU 6202), presuntamente se provee a los usuarios “actuales o potenciales” asesoría técnica para el correcto uso de la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT”.

15.5.9. Del procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Conductores y/o Usuarios prestadores para ser admitidos y/o autorizados para prestar servicios de transporte a través del aplicativo tecnológico licenciado por **BEAT**:

De acuerdo con la información suministrada por **BEAT RIDE** como respuesta al requerimiento de información efectuado por este Despacho<sup>79</sup>, se tiene que el procedimiento que realiza la Investigada para que alguien sea admitido y registrado en la plataforma y/o aplicativo tecnológico, y de esta manera adquiera la calidad de Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, es el siguiente:

- (i) Descargar la plataforma “Beat Conductor”, registrar la ciudad de residencia, registrar el número de celular con el que pretende usar la plataforma y/o aplicativo tecnológico, revisar y aceptar los términos y condiciones.
- (ii) Cargar desde la cámara o galería del dispositivo móvil los siguientes documentos:
  - a. Una foto de la licencia de conducción vigente por la cara frontal.
  - b. Una foto de la tarjeta de propiedad del vehículo que conducirá, por la cara frontal.
  - c. Una foto del SOAT vigente del vehículo que conducirá.
  - d. Tomarse una foto frontal de la cara, directamente desde la cámara del dispositivo móvil desde el cual está realizando el registro.

Una vez finalizado dicho procedimiento, **BEAT RIDE** realiza lo siguiente:

- (i) Ingresar del número de licencia, placa del vehículo y número de identificación del propietario del vehículo que se asocia al perfil del Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, en la plataforma proveída por quien identifican como Truora S.A.S. y que indican es aliado de **BEAT RIDE** para la consulta de antecedentes.
- (ii) Confirmar por intermedio de la plataforma Truora que la licencia enviada por la persona interesada en ser Usuario Conductor y/o Usuario Prestador se encuentre vigente.
- (iii) Verificar que la edad de la persona interesada en ser Usuario Conductor y/o Usuario Prestador se encuentre en el rango permitido por las políticas de **BEAT RIDE**.
- (iv) Confirmar por intermedio de la plataforma Truora que la tarjeta de propiedad del vehículo enviada por el conductor y/o Usuario Prestador esté actualizada y que los datos corresponden.
- (v) Confirmar que el SOAT del vehículo esté vigente.

<sup>79</sup> Radicado 20205320205062 del 07 de 04 de marzo de 2020. Folios 34 al 35 del expediente.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (vi) Aprobar la foto del perfil verificando que la misma coincida con la foto de la licencia de conducción enviada por la persona interesada en ser Usuario Conductor y/o Usuario Prestador.
- (vii) Verificar que la persona interesada en ser Usuario Conductor y/o Usuario Prestador no tenga antecedentes penales y agregar su récord a la solicitud.

Así, se tiene que una vez verificados todos los documentos y la consulta de antecedentes e identificado que los mismos dan cumplimiento a las políticas fijadas por BEAT RIDE, ésta aprueba la solicitud del respectivo Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, aprobación que se materializa con la activación de este en la plataforma y/o aplicativo tecnológico, para que a partir ese momento pueda prestar sus servicios a través de la misma.

De esta manera, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente cumple un papel de intermediación fundamental en la prestación del servicio de transporte por los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, sin el cumplimiento de los requisitos legales dispuestos para tales efectos en la medida en que (i) realiza la verificación de la documentación suministrada por los conductores y/o prestadores, (ii) realiza consulta de antecedentes a través de servicios facilitados por terceros, y (iii) aprueba o no el acceso de los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores a la plataforma y/o aplicativo tecnológico, atendiendo a critérios y políticas fijadas directamente por BEAT RIDE, para que a partir de su activación preste el servicio público de transporte a Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes que soliciten el mismo.

Al respecto, se echa de menos que en dicha verificación y en las políticas fijadas se incluya como requisito que los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores cuenten con la habilitación para la prestación del servicio público de transporte y con la licencia de conducción para prestar este servicio en concreto y, mucho menos, que los vehículos empleados para el efecto hubieren sido matriculados para este servicio, presuntamente facilitando así su prestación sin el cumplimiento de los requisitos legales.

#### *15.5.10. De la existencia de pólizas que respalden la prestación del servicio público de transporte*

De conformidad con la información allegada a este Despacho por parte de **BEAT RIDE** como respuesta al requerimiento de información efectuado<sup>80</sup> y de lo evidenciado del funcionamiento de la plataforma y/o aplicativo tecnológico, se tiene que la misma, entre el momento de la creación de un perfil del Usuario Conductor y/o Usuario Prestador y previo a su activación, verifica que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT del vehículo que asocie cada Usuario Conductor y/o Usuario Prestador potencial, se encuentre vigente de conformidad con las normas colombianas.

No obstante lo anterior, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente permite que los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores vinculados a la plataforma y/o aplicativo tecnológico “BEAT”, previamente verificados y “habilitados” por la Investigada para hacer uso de la misma, presten el servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales exigidos para ello, en la medida en que los vehículos con los cuales se presta el servicio público de transporte no cuentan con pólizas que respalden la prestación de cualquiera de los servicios ofrecidos por los Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores.

Lo anterior en la medida en que permiten que la prestación de dicho servicio sea ejecutado sin los requisitos, condiciones, amparos y cuantías del seguro exigidos mediante los reglamentos expedidos por el Gobierno Nacional para tales efectos, los cuales hacen referencia la obligatoriedad de la existencia de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, sin perjuicio de los demás seguros y particularidades que establezca la Ley, que amparen:

- (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
- (vi) Con un monto asegurable por persona, determinado

En conclusión, se tiene que **BEAT RIDE**, quien presuntamente actúa en calidad de intermediario, facilitador y portal de contacto, está presuntamente facilitando, incentivando y provocando la trasgresión sistemática de las normas de transporte, al permitir la utilización de herramientas tecnológicas para el desarrollo de la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos legales dispuestos para ello.

<sup>80</sup> Radicado 20205320205062 del 04 de marzo de 2020. Folios 22 al 39 del expediente.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Es de esta manera que **BEAT RIDE**, al otorgar licencias para la utilización de la plataforma y/o aplicativo tecnológico, presuntamente pone a disposición de los distintos usuarios herramientas que facilitan dicha actividad por parte de los denominados Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores. Lo anterior, teniendo en cuenta a través de este aplicativo:

- (i) se conecta la oferta con la demanda del servicio de transporte, al poner a disposición una herramienta tecnológica donde confluyen usuarios interesados, por un lado, para contratar un servicio de transporte y, por otro, para prestar el servicio solicitado en condiciones que no corresponden a las exigidas en el régimen legalmente aplicable a este tipo de actividad
- (ii) se pone a disposición tanto de Usuarios Pasajeros y/o Usuarios Solicitantes como de Usuarios Conductores y/o Usuarios Prestadores, sistemas que permiten hacer rápido y eficiente el recaudo de las sumas de dinero pagadas como contraprestación del servicio prestado, entre otros.
- (iii) se ofrece al prestador del servicio público de transporte la posibilidad de acceder a la demanda, sin que medie la existencia de subordinación y/o una actividad de control de la operación por parte de un tercero, es decir, de una empresa de transporte legalmente habilitada.
- (iv) se pone a disposición de los Usuarios un sistema de calificación de la prestación de los servicios que permite garantizar que esta se haga de manera satisfactoria y realiza la respectiva intermediación a través de medios digitales para facilitar la resolución de conflictos suscitados entre las partes, entre otros servicios.

**DÉCIMO SEXTO:** Así las cosas, de acuerdo con lo expuesto a lo largo de esta resolución, se tiene que **BEAT RIDE** con las conductas desarrolladas, presuntamente facilita la violación de las normas del sector transporte en la medida en que (i) hace posible la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley para tales efectos; (ii) patrocina la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley; (iii) promueve el acercamiento de la oferta (prestación del servicio público de transporte terrestre que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley) con la demanda (usuarios, independientemente de sus categorías) y (iv) desarrolla actividades que son accesorias a la prestación del servicio público de transporte que no cumple con los requisitos exigidos por la Ley, como por ejemplo las de publicidad, la puesta a disposición de los usuarios de herramientas tecnológicas, tal como se ha desarrollado a lo largo del presente acto administrativo, y que contribuyen a que dicha prestación tenga lugar.

En esa medida, la facilitación de violación de las normas del sector transporte a que se hace referencia, son las siguientes:

- (i) 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.
- (ii) 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.
- (iii) El artículo 16 de la Ley 336 de 1996, el cual está relacionado con la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación para la prestación del servicio público de transporte.
- (iv) El artículo 22 de la Ley 336 de 1996, el cual está relacionado con la capacidad transportadora con que deben contar las empresas operadoras del servicio público de transporte.
- (v) 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.
- (vi) 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.
- (vii) 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.
- (viii) El artículo 35 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la exigencia de desarrollar con 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.
- (ix) El artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado con 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, relacionado con el mantenimiento preventivo y correctivo.
- (x) El artículo 38 de la Ley 336 de 1996, relacionado con 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, relacionado con el alistamiento diario.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

- (xi) El artículo 45 de la Ley 336 de 1996, relacionado con la presunta alteración del servicio público de transporte al permitir o facilitar que terceros no autorizados para tal fin presten dicho servicio en condiciones que desconocen las disposiciones legalmente aplicables.
- (xii) 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.
- (xiii) El artículo 994 del Decreto 410 de 1971, relacionado con la exigencia de tomar un seguro que cubra a las personas y las cosas transportadas contra los riesgos inherentes al transporte.

**DECIMO SÉPTIMO:** Con fundamento en lo anteriormente expuesto y, en aplicación del artículo 50 de la Ley 336 de 1996, en concordancia con el artículo 47 de la Ley 1437 de 2011, esta Dirección procederá a precisar la imputación jurídica, mediante la formulación de los cargos correspondientes contra la sociedad **BEAT RIDE**, como se indica en la formulación de cargos de esta resolución.

De encontrarse responsable a la Investigada por la facilitación de la vulneración de las normas previamente indicadas y como consecuencia de las conductas que se encuentren probadas, será impuesta una sanción de multa, de conformidad con lo establecido en el numeral 2° del artículo 9° de la Ley 105 de 1993.

Al respecto, en la Ley 336 de 1996 se establece lo siguiente:

*“Artículo 44. De conformidad con lo establecido por el Artículo 9o. de la Ley 105 de 1993, y para efectos de determinar los sujetos y las sanciones a imponer, se tendrá en cuenta los criterios que se señalan en las normas siguientes.*

*(...)*

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

*(...)*

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

*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;*

*(...)*”

#### FORMULACIÓN DE 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 9° de la Ley 336 de 1996, cuyo contenido se relaciona con la prestación del servicio público de transporte.

Dicha facilitación presuntamente se deriva de la interconexión que permite el aplicativo tecnológico “BEAT” para que los Usuarios puedan interactuar en la misma, en aras de concretar la prestación de servicio público de transporte. A partir del aplicativo tecnológico, se puede solicitar y prestar el servicio de transporte, calificar el mismo, decidir el método de pago y monitorear la prestación durante este.

En este sentido, la investigada dispone de herramientas tecnológicas que permiten poner en contacto a dos sujetos, uno interesado en contratar un servicio de transporte y otro interesado y dispuesto a prestar dicho servicio, empero, este último presuntamente sin haberse siquiera constituido como empresa de transporte, a la luz del artículo 9° de la Ley 336 de 1996.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**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.

Dicha facilitación, presuntamente se deriva de las actividades desarrolladas por **BEAT RIDE** a través del aplicativo tecnológico “BEAT” que permiten que una persona denominada Usuario Conductor y/o Usuario Prestador, previa verificación realizada por esta, preste el servicio público de transporte sin contar con la habilitación requerida por la Ley para operar, la cual debe ser expedida por la autoridad competente, como requisito para la prestación del servicio público de transporte.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si, en efecto, **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada.

**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.

De conformidad con el análisis probatorio que reposa en el expediente, **BEAT RIDE** a través del aplicativo tecnológico “BEAT”, presuntamente facilita la prestación de un servicio público de transporte por parte de terceros – conductores y/o prestadores, que no cuentan con el permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según corresponda, para la prestación del servicio público de transporte.

A partir de lo investigado, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente no cuenta con un control estricto sobre el cumplimiento de los requisitos exigidos para la prestación del servicio público de transporte, como es la habilitación y el permiso o la celebración de un contrato de concesión u operación, según corresponda. Del mismo modo, en los documentos exigidos para vincularse como conductor y/o prestador no se solicita nada en torno al particular.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada.

**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”.

Las disposiciones mencionadas, exigen a todas las empresas de transporte contar con la capacidad transportadora autorizada por la autoridad competente para atender la prestación de los servicios, de conformidad con el modo de transporte y el reglamento de vinculación de los equipos.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica para cuya vinculación como Usuario Conductor y/o Usuario Prestador no se exige el cumplimiento de estos requisitos y validaciones por parte de las autoridades competentes para poder prestar el servicio de transporte público.

**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,

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

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.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica para cuya vinculación como Usuario Conductor no se exige que los vehículos dispuestos para ello cuenten con el registro o matrícula correspondiente para la prestación del servicio de transporte público.

**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.

De acuerdo con el material probatorio que obra en el expediente, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente facilita la prestación del servicio público de transporte, por parte de conductores cuyos vehículos no cumplen con las condiciones exigidas por la normativa de transporte.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige que los vehículos dispuestos para ello cumplan con las condiciones exigidas por la normativa de transporte y las autoridades competentes frente a dicho servicio.

**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.

De conformidad con el material probatorio que reposa en el expediente, se tiene que el investigado presuntamente facilita que los conductores inscritos en el aplicativo tecnológico “BEAT” presten un servicio público de transporte sin contar con la licencia de conducción apropiada para la prestación del mismo, así como tampoco, cuentan con la respectiva afiliación al sistema de seguridad social.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada.

**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 (ii) 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.

De acuerdo con el material probatorio que obra en el expediente, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente facilita que los operadores de los equipos destinados al servicio público no sean capacitados por el SENA o las entidades especializadas autorizadas por el Ministerio de Transporte, para efectos de su tecnificación y, a su vez,

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

presuntamente facilita que no se lleven a cabo los programas de medicina preventiva establecidos por la autoridad competente, a través de los entes públicos o privados de salud correspondientes, que garanticen la idoneidad mental y física de los operadores de los equipos prestatarios del servicio.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada.

**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.

Por lo anterior, resulta pertinente tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 3 de la Resolución 315 de 2013 en relación con que el mantenimiento de vehículos será preventivo y correctivo.

El mantenimiento preventivo es aquel que constituye una serie de intervenciones y reparaciones realizadas al vehículo con la finalidad de anticipar las fallas o desperfectos, sin que pueda entenderse por mantenimiento preventivo las actividades de revisión o inspección, intervenciones que se deben realizar a cada vehículo en los periodos determinados por la empresa, garantizando como mínimo el mantenimiento bimensual, llevando una ficha de mantenimiento donde consigne el registro de las intervenciones y reparaciones realizadas, indicada día, mes y año, centro especializado e ingeniero mecánico que lo realizó y el detalle de las actividades adelantadas durante la labor.

Por su parte, el mantenimiento correctivo es aquel que se ejecuta en cualquier momento al vehículo, y ante la evidencia de una falla en cualquiera de sus componentes, intervenciones que deben ser indicadas en la ficha de mantenimiento, indicando día, mes y años, centro especializado y técnico que realizó el mantenimiento, así como el detalle de las actividades adelantadas durante la labor de mantenimiento correctivo y la aprobación de la empresa.

Se resalta además que las fichas físicas de mantenimiento deben conservarse por cada vehículo y a disposición permanente de las autoridades de inspección vigilancia y control.

De acuerdo con el material probatorio que obra en el expediente, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente facilita que el servicio público de transporte sea prestado con equipos que presuntamente no reúnen las condiciones técnico – mecánicas establecidas para su funcionamiento, en la medida en que sobre los mismos presuntamente no se exigen y no se realizan los mantenimientos preventivos y correctivos, de conformidad con lo señalado en los reglamentos dispuestos para tales efectos.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige que los vehículos dispuestos para ello sean objeto de los mantenimientos preventivos y correctivos en las condiciones y oportunidad exigidas por la normatividad aplicable.

**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.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Por lo anterior, resulta pertinente tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 4 de la Resolución 315 de 2013 en relación con que, sin perjuicio del mantenimiento preventivo y correctivo realizado al vehículo, todas las empresas de transporte terrestre de pasajeros, entre otras, realizarán el alistamiento diario de cada vehículo dentro del periodo comprendido entre el último despacho del día y el primero del día siguiente, donde se verificará 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

Se resalta además que el señalado alistamiento será 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 extracto que corresponda, el proceso de alistamiento y de las personas que participaron en el mismo, así como de su relación con la empresa.

De acuerdo con el material probatorio que obra en el expediente, se tiene que **BEAT RIDE** presuntamente facilita que el servicio público de transporte sea prestado con equipos que presuntamente no reúnen las condiciones técnico – mecánicas establecidas para su funcionamiento, en la medida en que sobre los mismos presuntamente no se realiza el alistamiento diario, de conformidad con lo señalado en los reglamentos dispuestos para tales efectos.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige que los vehículos dispuestos para ello sean objeto de los alistamientos diarios en las condiciones y formalidades exigidas por la normatividad aplicable.

**CARGO DECIMOPRIMERO: 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.

De conformidad con el material que reposa en el expediente, se tiene que la Investigada presuntamente facilitó el incumplimiento del deber de diseñar e implementar un Plan Estratégico de Seguridad Vial, por parte de los conductores prestadores del servicio, en la medida que, al facilitar la prestación del servicio de transporte por parte de terceros conductores a través del aplicativo tecnológico “BEAT”, facilita a su vez, que estos conductores presten el servicio sin haber diseñado e implementado un Plan Estratégico de Seguridad Vial, tal y como lo exige la norma.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **BEAT RIDE** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige que los terceros que prestan el servicio cuenten con un Plan Estratégico de Seguridad Vial, en las condiciones y términos señalados en la normatividad aplicable.

**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 sin la suscripción de las pólizas requeridas para dicho servicio y en las condiciones señaladas en el régimen del transporte.

“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

Lo anterior en la medida en que **BEAT RIDE** a través del licenciamiento del aplicativo tecnológico permite que la prestación de dicho servicio sea realizada sin los requisitos, condiciones, amparos y cuantías de los seguros que son exigidos en los reglamentos expedidos por el Gobierno Nacional para tales efectos, tal como se contempla en el Decreto 1079 de 2015, en el cual hace referencia a la obligatoriedad de la existencia de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual frente a los riesgos inherentes al servicio público de transporte, sin perjuicio de los demás seguros que establezca la Ley.

**CARGO DECIMOTERCERO: 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.

En este sentido, dicha conducta se encuadra en el supuesto de hecho del artículo 45 de la Ley 336 de 1996 que, a su vez, establece que procede la sanción de amonestación con el fin de superar la situación de alteración del servicio, en los siguientes términos:

*“ARTÍCULO 45. La amonestación será escrita y consistirá en la exigencia perentoria al sujeto para que adopte las medidas tendientes a superar la alteración en la prestación del servicio que ha generado su conducta.”*

Al respecto, dicha sanción se considera presuntamente aplicable como quiera que la alteración al servicio en los términos expuestos persiste para el momento de la apertura de la presente investigación, en tanto que se evidencia la permanente disponibilidad de la plataforma y, por consiguiente, la persistente prestación de servicios sin el cumplimiento de requisitos legales previstos para el servicio de transporte público.

En mérito de lo expuesto,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO PRIMERO: ABRIR INVESTIGACIÓN Y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS** en contra de la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4 por presuntamente facilitar la violación de las disposiciones contenidas en los artículos 9, 11, 16, 22, 23, 31, 34, 35, 38 de la Ley 336 de 1996, de acuerdo con los cargos señalados en la parte motiva de esta Resolución.

**ARTÍCULO SEGUNDO: ABRIR INVESTIGACIÓN Y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS** en contra de la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4 por la presunta alteración del servicio que ha generado su conducta de conformidad con lo previsto en el artículo 45 de la Ley 336 de 1996.

**ARTÍCULO TERCERO: ABRIR INVESTIGACIÓN Y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS** en contra de la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4, por presuntamente facilitar la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 12 de la Ley 1503 de 2011, modificado por el artículo 110 del Decreto Ley 2106 de 2019, de acuerdo con lo señalado en la parte motiva de esta resolución.

**ARTÍCULO CUARTO: ABRIR INVESTIGACIÓN Y FORMULAR PLIEGO DE CARGOS** en contra de la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4, por presuntamente facilitar la violación de las disposiciones contenidas en el artículo 994 del Decreto 410 de 1971, de acuerdo con lo señalado en la parte motiva de esta resolución.

**ARTÍCULO QUINTO: NOTIFICAR** personalmente el contenido de la presente resolución a través de la Secretaría General de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 66 y siguientes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, y artículo 4 del Decreto Legislativo 491 de 2020, al representante legal o a quien haga sus veces de la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4.



“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

**ARTÍCULO SEXTO:** Surtida la respectiva notificación, remítase copia de la misma a la Dirección de Tránsito y Transporte Terrestre para que obre dentro del expediente.

**ARTÍCULO SÉPTIMO: CONCEDER** a la sociedad **BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con **NIT. 901.183.305-4** un término de quince (15) días hábiles siguientes a la notificación de este acto administrativo para presentar descargos, y solicitar y/o aportar las pruebas que pretenda hacer valer, de conformidad con el artículo 50 de la Ley 336 de 1996 y 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, indicando en el asunto de su escrito, de manera visible, el número del presente Acto Administrativo. Para tal efecto, se podrá solicitar copia del expediente digital de conformidad con lo previsto en los artículos 36 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y artículo 3 del Decreto Legislativo 491 de 2020 al correo electrónico [ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co](mailto:ventanillaunicaderadicacion@supertransporte.gov.co).

**ARTÍCULO OCTAVO:** Tenerse como pruebas las que reposan en el expediente.

**ARTÍCULO NOVENO:** Una vez se haya surtido la notificación a la investigada, **PUBLICAR** el contenido de la presente resolución a los terceros indeterminados para que intervengan en la presente actuación de conformidad con lo previsto en el artículo 37 inciso final y en el artículo 38 de la Ley 1437 de 2011.

**ARTÍCULO DÉCIMO:** Contra la presente resolución no procede recurso alguno de acuerdo con lo establecido en el artículo 47 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo, Ley 1437 de 2011.

**NOTIFÍQUESE, PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE**

**9184**

**04/11/2020**

*Hernán Darío Otálora Guevara*

**HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA**  
DIRECTOR DE INVESTIGACIONES DE TRÁNSITO Y  
TRANSPORTE TERRESTRE

**Notificar:**

**BEAT RIDE APP COLOMBIA SAS** con NIT. 901.183.305-4

Representante legal o quien haga sus veces

Dirección: Cr 11A # 93 - 35 Piso 7

BOGOTÁ D.C.

Correo electrónico: [l.salcedo@thebeat.co](mailto:l.salcedo@thebeat.co)

Proyectó: JCR

Revisó: HDO