

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 9185 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 2018¹, 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 transporte², 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 Transporte³: (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 Transporte⁴, 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 legales⁵. (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 Transporte⁶:

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”⁷

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.).”⁸

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 (...)”⁹

Corolario de lo anterior, el Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo¹⁰, 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,

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

² Decreto 2409 de 2018, artículo 4.

³ 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.”

⁵ 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.

⁶ Resolución 18417 de 14 septiembre 2015

⁷ Corte Constitucional. Sentencia C-024 de 1994. Mp. Alejandro Martínez Caballero.

⁸ Corte Constitucional. Sentencia C-825 de 2004. Dr. Rodrigo Uprimny Yepes

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

¹⁰ 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.¹¹

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 nacional¹² 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 Estado¹³, con la colaboración y participación de todas las personas.¹⁴ A ese respecto, se previó en la Ley que las autoridades controlarán la adecuada prestación del servicio, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad¹⁵, 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”*.¹⁶

Esas finalidades impuestas sobre las actuaciones de la Superintendencia de Transporte tienden a la satisfacción del interés público¹⁷. Lo anterior es así, (i) en la medida que el servicio de transporte, como ya se explicó, tiene carácter de servicio público esencial¹⁸; (ii) por los derechos fundamentales involucrados en la actividad transportadora, incluyendo la vida e integridad de los pasajeros¹⁹ y (iii) por la incidencia que tiene el transporte en la competitividad del país.²⁰

En la jurisprudencia de la Corte Suprema de Justicia,²¹ 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*

¹¹ 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

¹² Sentencia C-408 de 2004.

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

¹⁴ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 4

¹⁵ Cfr. Ley 105 de 1993 artículo 3 numeral 2

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

¹⁷ 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

¹⁸ Cfr. Ley 336 de 1996 art 5 y 56

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

²⁰ “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.

²¹ “(...) 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”.*²²

Ante ese peligro inherente a la actividad de conducir y además por estar ante la prestación de un servicio público²³, el Estado está llamado a intervenir con regulación para proteger las vidas de los habitantes del territorio nacional, así como a implementar una policía administrativa²⁴ (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.”²⁵, 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”²⁶. 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.²⁷

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

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

²³ 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

²⁴ “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.

²⁵ Ibidem. C-408-04

²⁶ “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

²⁷ “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 vehículos²⁸, conductores²⁹ y otros sujetos que intervienen en la actividad³⁰, que tienden a mitigar sus factores de riesgo³¹, 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”*³².

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*

²⁸ V.gr. Reglamentos técnicos

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

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

³¹ “[...] 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.

³² 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 2019³³, 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)

³³ 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”*.³⁴

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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7** (en adelante **MAXIMOBILITY** 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 “CABIFY”, tal como se relacionan a continuación:

13.1. Radicado 20185603751142 del 17 de julio del 2018³⁵

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

“(..). Almacenes EXITO, a través de su página WEB oficial, como se comprueba en la imagen que adjuntamos a esta solicitud está obsequiando beneficios a clientes de su programa EXITO PRIME dentro de los cuales está un descuento del 50% en transporte ofrecido por CABIFY, circunstancia que incita al uso de esta plataforma (...) atendiendo que ésta facilita que se ejerza la prestación de un servicio ilegal de transporte, pues la misma, facilita la conexión entre usuarios de transporte y propietarios de vehículos de uso particular, para llevar a cabo la prestación de un servicio, que la normatividad enmarca como de “servicio público de transporte terrestre automotor INDIVIDUAL de pasajeros”, lo que comúnmente se conoce como el servicio de TAXI (...).”

13.2. Radicados 20185603888012 del 16 de agosto de 2018³⁶ y 20185603895262 del 21 de agosto de 2018³⁷:

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

“(..). sin cumplir los requisitos legales para el transporte público, igualmente puede suceder con los servicios ilegales que presta (...) y Cabify y que nos está afectando a nosotros los propietarios y usuarios de taxis amarillos legales y que su entidad ni ninguna del estado no le haya puesto freno a este transporte ilegal, dónde está afectando la economía formal y promoviendo el transporte público ilegal (...).”

³⁴Rodríguez 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).

³⁵Folios 1 y 2 del expediente.

³⁶Folios 3 al 5 del expediente.

³⁷Folios 8 y 9 del expediente.

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

13.3. Radicado 20185603896912 del 21 de agosto de 2018³⁸:

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

“(...) desde hace un mes tengo un contrato laboral por plataforma con Cabify, en este momento somos más de 15 personas que nos sentimos engañadas por el no pago del servicio que prestamos, ya se completan 25 días sin recibir el pago de nuestro trabajo aun cuando a los clientes, es decir los usuarios de la plataforma ya les desembolsaron el dinero, lo cual lo convierte en un engaño por medio de la empresa o plataforma Cabify y además hace mérito a una falsa publicidad de cumplimiento, aunque no existe un contrato por escrito existe uno virtualmente, lo cual crea una figura en todas las condiciones para que se exija el pago ya que esto hace parte de un derecho laboral que es la remuneración por una actividad prestada, quedó pendiente de sus comentarios ya que ha sido la 20 ava vez que escribo sin obtener una respuesta por escrito de la empresa al igual que de una manera verbal transgrediendo el derecho de petición en hacer conocer la problemática sin una respuesta satisfactoria (...)”.

13.4. Radicado 20185604338722 del 3 de diciembre de 2018³⁹:

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

“(...) para la protección de la industria del transporte como también la de sus usuarios que hoy están inmersos en transportarse en vehículos de servicio particular despachado por plataformas tecnológicas como (...) Cabify (...) sin ningún tipo de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual (...)”.

13.5. Radicado 20195605236282 del 14 de marzo de 2019⁴⁰:

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

*“(...) La actividad de prestar el servicio de Transporte personas en vehículos particulares no es permitida en Colombia por la Ley, pero solo se está sancionando a los conductores, mientras empresas como (...) Cabify (...) día a día contratan conductores para seguir ejerciendo la actividad de ofrecer servicio de transporte de personas en vehículos particulares por medio de las aplicaciones digitales.
(...) La empresa CABIFY, que si es una empresa de transporte legalmente constituida en Colombia, también ofrece los servicios de transporte de personas en vehículos particulares (...).
(...) solicito que las empresas (...) CABIFY, sean sancionadas de manera ejemplarizadora por ofrecer los servicios de transporte de personas en vehículos particulares, y contratar de manera indiscriminada a conductores con sus vehículos para ofrecer el mencionado servicio.
Solicito que se les prohíba seguir contratando conductores (...) (sic)”.*

13.6. Radicado 20205320343112 del 11 de mayo de 2020⁴¹:

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

“(...) las APLICACIONES anteriormente mencionadas en el asunto, rappi ,Uber flash , beat picap CABIFY indriver cornershop y otras están prestando servicio de mensajería , entrega de alimentos , pasajeros y envíos .. con vehículos particulares y motos (en este último caso es picap que al día de hoy siguen operando, ya que ellos manifiestan que la sanción fue contra la sociedad como tal, y no contra la aplicación adjunto algunas pruebas (sic)”

13.7. Radicado 20205320537602 del 14 de julio de 2020⁴²:

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

“(...) solicitar respetuosamente que se inicie un proceso de liquidación a las empresas (...) CABIFY COLOMBIA S.A.S, CABIFY TRANSPORTES S.A.S, (...) y todas aquellas que prestan servicio público individual de pasajeros en vehículos particulares, y se tenga en cuenta el precedente de la sociedad CAP Technologies S.A.S, ya que las actividades prestadas por dichas sociedades mediante sus plataformas UBER y PICAP, respectivamente, han sido declaradas en reiteradas ocasiones como ilegales. Solicito se compulsen copias a cada una de las

³⁸ Folios 6 y 7 del expediente.

³⁹ Folios 10 al 12 del expediente.

⁴⁰ Folios 13 al 15 del expediente.

⁴¹ Folios 28 al 31 del expediente.

⁴² Folios 32 al 45 del expediente.

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

autoridades competentes como el Ministerio de Trabajo, para que se verifique el cumplimiento del régimen laboral colombiano. Solicito se compulsen copias a la UGPP, Ministerio de Transporte, Ministerio de Tecnologías de la Información y Comunicaciones, Superintendencia de Sociedades, Superintendencia de Industria y Comercio, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y Banco de la República para lo de su competencia. (sic)”

DÉCIMO CUARTO: Que, con el fin de corroborar información sobre los hechos denunciados, esta Dirección realizó requerimiento de información mediante oficio de salida 20208700058221 del 04 de febrero de 2020⁴³ otorgando diez (10) días hábiles para allegar la respectiva respuesta. De esta manera, la sociedad mediante radicado 20205320174562 del 24 de febrero de 2020⁴⁴ solicitó prórroga, por lo que esta Dirección mediante oficio de salida 20208700121221 del 27 de febrero de 2020⁴⁵ concedió siete (7) días hábiles para dar respuesta de fondo⁴⁶. Así, mediante el radicado 20205320263132 del 26 de marzo de 2020⁴⁷ la sociedad solicitó nuevamente prórroga. Así las cosas, una vez revisado el sistema de gestión documental se tiene que la empresa investigada no allegó respuesta al requerimiento de información.

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 **MAXIMOBILITY** 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 el licenciamiento del aplicativo tecnológico conocido como “CABIFY”

En primer lugar, resulta pertinente señalar que en los términos y condiciones consultados a través de la página web⁴⁸, se encuentra en relación con el licenciamiento del aplicativo tecnológico conocido como “CABIFY”, lo siguiente:

“a. “Aplicación” es la aplicación móvil de Cabify Drivers, licenciada a Maximobility S.A.S., a través de la cual se prestan Servicios de Computación en la Nube.

b. “Cabify” Maximobility S.A.S., sociedad comercial organizada y existente conforme a la ley colombiana identificada con N.I.T. 900.867.484 – 7, con domicilio en Bogotá D.C., con dirección de notificaciones en la Autopista Norte No. 114-44 Oficina 402.” (Subrayado fuera del texto original)

Por lo anterior, encuentra este Despacho que presuntamente la sociedad licenciataria del aplicativo tecnológico conocido como “CABIFY” es la sociedad **MAXIMOBILITY S.A.S.** con NIT 900.867.484-7.

15.2. En relación con los aspectos generales de la sociedad.

La sociedad **MAXIMOBILITY** hace parte de un grupo empresarial compuesto por sociedades extranjeras y nacionales.⁴⁹ La matriz del grupo empresarial es la sociedad española **Cabifymobility Internacional S.L.** la cual tiene a su vez dos filiales nacionales **Easy Taxi S.A.S.** y la investigada, **MAXIMOBILITY**. A su vez, el grupo empresarial también tiene otras dos sociedades subordinadas, **Maxicab S.A.S.** y **Cabify Transportes S.A.S.**

Esta relación se presenta de manera explícita en el certificado de existencia y representación de **MAXIMOBILITY**, que dice:

****ACLARACIÓN SITUACIÓN DE CONTROL Y GRUPO EMPRESARIAL****

Que por Documento Privado sin núm. del 20 de septiembre de 2019 inscrito el 30 de Septiembre de 2019 bajo el No. 02510638 del libro IX, la sociedad CABIFYMOBILITY INTERNATIONAL S.L. (matriz) comunica que ejerce situación de control y grupo empresarial de manera directa con EASY TAXY COLOMBIA S.A.S (subordinada) (Fecha de configuración de la situación de control 2018-03-29) y MAXIMOBILITY S.A.S (filial) (Fecha de configuración de la situación de control 2015-07-10), y ejerce control indirecto sobre sobre CABIFY TRANSPORTES S.A.S (subordinada) (Fecha de configuración de la situación de control 2017-12-29) a través de MAXICAB SAS (filial) (Fecha de configuración de la situación de control 2017-08-02) quien a su vez es controlada por MAXIMOBILITY SAS (filial). (Fecha de configuración del grupo 23-08-2019).

⁴³ Entregado el 06 de febrero de 2020. Folios 16 y 17 del expediente.

⁴⁴ Folios 18 y 19 del expediente.

⁴⁵ Folios 20 al 25 del expediente.

⁴⁶ Entregado el 11 de marzo de 2020 según guía No. RA252186867CO expedida por 4-72.

⁴⁷ Folios 26 y 27 del expediente.

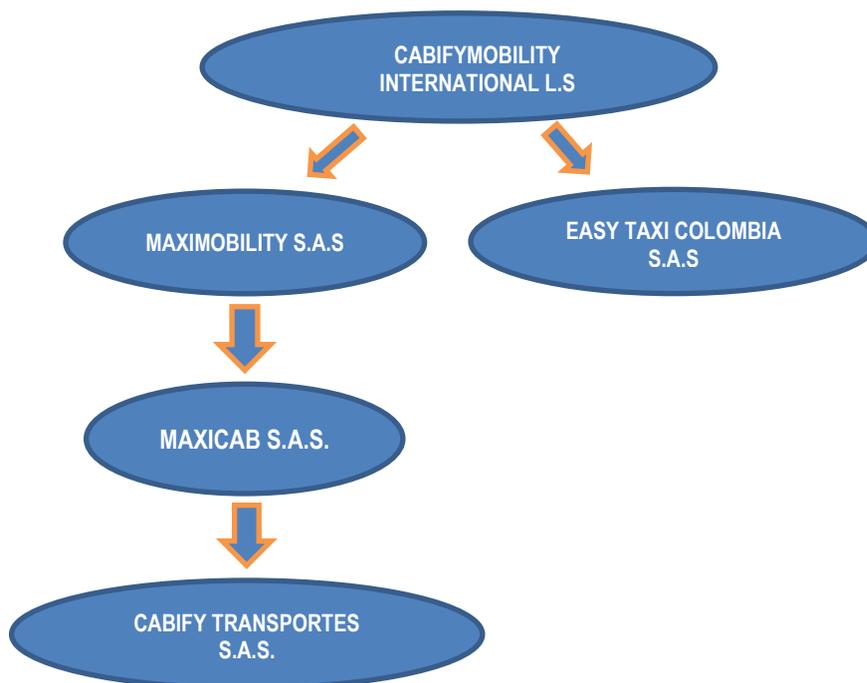
⁴⁸ Folio 79. Archivo denominado 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. D48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005.

⁴⁹ De acuerdo con el artículo 28 de la Ley 222 de 1995, “Habrà grupo empresarial cuando además del vínculo de subordinación, exista entre las entidades unidad de propósito y dirección. (...) Se entenderà que existe unidad de propósito y dirección cuando la existencia y actividades de todas las entidades persigan la consecución de un objetivo determinado por la matriz o controlante en virtud de la dirección que ejerce sobre el conjunto, sin perjuicio del desarrollo individual del objeto social o actividad de cada una de ellas ...”

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

La estructura de este grupo empresarial se puede apreciar en la siguiente imagen:

Imagen 1. Gráfico de la estructura empresarial. Fuente: Superintendencia de Transporte



De acuerdo con el Certificado de Existencia y Representación Legal expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, **MAXIMOBILITY** se constituyó como una sociedad por acciones simplificada el 13 de julio del año 2015 bajo la razón social de **CABIFY COLOMBIA S.A.S.**, y adquirió su denominación social actual el 28 de noviembre del año 2018 en virtud del acta No. 016 de la asamblea de accionistas de dicha sociedad, inscrita bajo el número 02400412 del libro IX.

El domicilio principal de **MAXIMOBILITY** es en la ciudad de Bogotá, y su ubicación es en la Autopista Norte No. 114 - 44, Oficina 402 de dicha ciudad. El teléfono comercial indicado es el 4321710, y el correo para notificaciones es notificaciones.cabifycolombia@grupolegalandino.com.

En dicho certificado también se establece que la duración de esta sociedad es indefinida, que no se halla disuelta, y que su objeto legal es el siguiente:

Objeto Social: El objeto social de la sociedad estará constituido por las siguientes actividades: 1) prestar los servicios de cloud computing en la modalidad de software as a ser vice, 2) desarrollo de aplicaciones y páginas web que le permitan a terceros ponerse en contacto con clientes y prestarles diferentes tipos de servicios, 3) **la prestación de servicios a empresas prestadoras de transporte terrestre automotor especial legalmente habilitadas para prestar este tipo de servicios bajo esta modalidad poniendo a disposición sus herramientas electrónicas y plataformas tecnológicas que permitan a los clientes tener accesibilidad de manera ágil y eficiente al servicio de transporte así como los vehículos automotores de su propiedad o de terceros o cuya tenencia está en su poder a título de arrendamiento o leasing administración y a cualquier otro**, 4) comercialización, importación y exportación, compra, venta y distribución de todo tipo de equipos, software y herramientas electrónicas y plataformas tecnológicas. 5) adquisición y explotación a cualquier título de toda clase de bienes incorporeales y corporales tanto muebles como inmuebles para conservarlos como activo fijo o destinarlos para el desarrollo de su objeto social, administrarlos o tomarlos en arriendo, enajenarlos gravarlos o darlos en garantía de obligaciones propias. 6) la importación o exportación, compra, venta o distribución en cualquiera de sus formas de toda clase de bienes y servicios. 7) la inversión o participación en sociedades o empresas, negocios, patrimonio autónomo vehículos societarios o no societarios, establecimientos de comercio, Join Ventura como socio asociado por el sistema de cuentas de participación o cualquier tipo de contrato de colaboración. 8) la estructuración inversión, gestión, promoción, desarrollo y ejecución de proyectos relacionados con el transporte terrestre o de cualquier otra índole. 9) adicionalmente, en desarrollo de su objeto social, la sociedad podrá ofrecer, servicios integrales de logística en envío de paquetería y recolección a domicilio, así como de mensajería expresa. (Se destaca)

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

Como se aprecia de la porción de texto resaltada del objeto social de la empresa investigada, ésta podrá “prestar servicios a empresas de transporte prestadoras de transporte terrestre automotor especial legalmente habilitadas (...) poniendo a disposición sus herramientas electrónicas y plataformas tecnológicas que permitan a los clientes tener accesibilidad de manera ágil y eficiente al servicio de transporte (...)”. Se resalta que, en virtud de este objeto social, esa sociedad no podría prestar sus servicios a personas naturales o jurídicas que no cuenten con la debida habilitación para prestar el servicio de transporte terrestre automotor especial.

El Certificado de Existencia y Representación legal de **MAXIMOBILITY** también indica que dicha sociedad cuenta con un capital autorizado de seis mil millones de pesos (\$6,000'000.000,00), un capital suscrito de cinco mil doscientos cincuenta y un mil millones quinientos veintinueve mil pesos (\$ 5,251'529.000,00) y un capital pagado de seiscientos cincuenta millones de pesos (\$650'000.000,00).

Según consta en el mencionado certificado, la representación legal de la investigada es ejercida por su matriz, la sociedad Cabifymobility International S.L. desde julio 4 de 2018. El Sr. **Juan Ignacio Garcia Braschi**, identificado con pasaporte español No. Aai044680 y que funge como administrador solidario de Cabifymobility International S.L., actuando en nombre de dicha matriz le confiere poderes al Sr. **Manuel Torres**, identificado con la cédula de ciudadanía No. 1.018.418.458, para que adelante gestiones comerciales relacionadas con el objeto social de la empresa investigada; al Sr. **Oscar Alejandro Goyes** identificado con cédula de ciudadanía No. 80.873.646 para que adelante actividades de representación de **MAXIMOBILITY** ante autoridades administrativas y judiciales, y a la Sra. **Lina Maritza Meza** identificada con la cédula de ciudadanía No. 1.053.777.251 para que actúe como apoderada de esta sociedad para temas laborales.

El Certificado de Existencia y Representación Legal de la sociedad **Cabify Transportes S.A.S.**, que es subsidiaria de **MAXIMOBILITY**, indica que dicha sociedad también tiene como apoderados a los Srs. **Torres, Goyes y Meza Londoño**, quienes ejercen funciones muy similares a las que tienen en **MAXIMOBILITY**. En lo que se refiere a su objeto social, éste es el siguiente:

Objeto Social: La sociedad tendrá como objeto principal explotar la industria del transporte en todas sus modalidades y, en particular todas las actividades que se especifiquen de la siguiente manera: Prestar el servicio público terrestre automotor especial escolar, asalariado y turismo. Prestar el servicio público terrestre automotor colectivo metropolitano, distrital y municipal de pasajeros. Prestar el servicio público terrestre automotor de pasajeros por carretera, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto - Prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajero en vehículo de taxi, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, prestar el servicio público de transporte terrestre automotor en motocarro o cualquier otra unidad vehicular que el ministerio de transporte o quien haga sus veces reglamente. - Adicionalmente, en desarrollo de su objeto social, la sociedad podrá ofrecer, servicios integrales de logística en envío de paquetería y recolección a domicilio. - Ejecutar todas las actividades relacionadas o conexas con el transporte.

La sociedad **Cabify Transportes S.A.S** no es objeto de esta investigación. Sin embargo, notamos que esta sociedad sí tiene en su objeto social de manera explícita la prestación de servicio público de transporte terrestre, en varias modalidades. Además, su certificado también indica que está habilitada ante el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte terrestre automotor, según la inscripción No. 02179847 de enero 26 de 2017, que inscribió el acto administrativo No. 112 de 13 de diciembre de 2013. Por esta razón, y al no advertirse una relación directa de esta sociedad con las conductas que motivan la apertura de la presente investigación, no se estima necesaria su vinculación al proceso administrativo sancionatorio del asunto.

15.3. En relación con las actividades de publicidad⁵⁰ concernientes a los servicios ofrecidos a través del aplicativo tecnológico.

Dentro de las actividades de publicidad dirigidas a incentivar el uso del aplicativo tecnológico, se evidencian diferentes campañas a través de redes sociales⁵¹, así como artículos periodísticos y de revistas, por medio de las cuales incluso se ofrecen descuentos de hasta un 50% a Usuarios que descarguen el aplicativo tecnológico

⁵⁰ 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 Velandia. 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.

⁵¹ Folio 79. Archivos denominados: 14. Facebook.avi. Código Hash. 56ec164955ac8f7a8a111b81a416e583eb645329837b26b3e1417c9ed6e54b26, 15. Youtube cabify.avi. Código Hash. F0af19cfb1e0881649ebd93694026891f712cba39e53de7e8b735064ca5b5d89, 16. Ig.avi Código Hash. 879c95cfa75f3ca4348f9b67a979edb26945dc0456557b666579ea154d79a1a0

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

y accedan a los servicios de transporte que se prestan a través de éste. A continuación, se relacionan algunas de estas:

15.3.1. Campaña “SOMOS”: la campaña de Cabify para atraer usuarios”

A través del artículo denominado “SOMOS’: la campaña de Cabify para atraer usuarios” publicado el 4 de marzo del año 2020 el cual se encuentra publicado en la página web de la Revista P&M con URL <https://revistapym.com.co/comunicacion/somos-la-campana-de-cabify-para-atraer-usuarios>⁵² es posible evidenciar la existencia de una campaña publicitaria de la marca “CABIFY” realizada con la intención de “representar la diversidad de los colombianos y apostarle a generar oportunidades de articulación e integración de todas las alternativas de movilidad en las ciudades del país. “SOMOS es la forma como sentimos a Colombia y cómo queremos relacionarnos con todos nuestros usuarios y socios conductores. Con “SOMOS” le recordamos al país que estamos presentes como una alternativa de movilidad confiable y segura”.

Del mencionado artículo se destaca que se menciona, en relación con el aplicativo tecnológico “CABIFY” lo siguiente:

“Bajo la promesa de ofrecer diferentes opciones de servicio, Cabify presenta la campaña “Somos”. Esta app de movilidad, integra taxis, servicio corporativo, vehículos privados y patinetas eléctricas en una misma plataforma, decidió ratificarle a los colombianos su permanencia en el país. Esto, aprovechando el momento de incertidumbre que generó el anuncio de la Superintendencia de Industria y Comercio, respecto a la permanencia de Uber en Colombia.” (Subrayado fuera del texto)

Finalmente, se evidencia que el señor **Manuel Torres**, Country Manager para Cabify Colombia, como respuesta a la pregunta *¿En qué consiste la idea creativa de la campaña?* Señaló, entre otras cosas, que *“Justamente lo que queríamos lograr con la campaña era confirmar que Cabify sigue estando en Colombia y que seguiremos operando con total normalidad.”*

15.3.2. Artículo denominado “Así será la fusión de equipos de Cabify y Easy Taxi”

A través del artículo denominado “Así será la fusión de equipos de Cabify y Easy Taxi” publicado el 24 de enero del año 2019 el cual se encuentra publicado en la página web de la Revista dinero con URL <https://www.dinero.com/tecnologia/articulo/cabify-y-easy-taxi-integran-sus-equipos-en-colombia/266490>⁵³ es posible evidenciar algunos aspectos operativos desplegados por el grupo español Maximobility para el mercado Colombiano.

Así, se destaca la siguiente afirmación realizada por el señor **Manuel Torres**: *“Ya integramos los equipos de operación, hace mucho sentido que trabajemos de forma conjunta en la misma oficina. Ambas aplicaciones seguirán disponibles individualmente y no son competencia. Somos del mismo grupo y nuestra real competencia son los vehículos propios, así que todavía tenemos un mercado enorme por conquistar”.* (Subrayado fuera del texto)

Y finalmente se destaca la afirmación realizada por el señor **Vicente Pascual** director general de Cabify a nivel global *“Esperamos que nuestros pasajeros perciban el valor de tener más posibilidades para moverse por la ciudad y que nuestros socios conductores se beneficien de tener clientes de ambas plataformas solicitando ahora sus servicios. De igual manera, asignaremos nuestra inversión de manera más eficiente y ejecutaremos más rápidamente las diferentes iniciativas de crecimiento que tenemos planeadas”.*

15.4. En relación con la presunta facilitación por parte de MAXIMOBILITY 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:

15.4.1. De los aplicativos tecnológicos puestos a disposición por parte de MAXIMOBILITY:

Las actividades de la Investigada consisten en la prestación de servicios de computación en la nube de dos (2) aplicaciones, otorgando el derecho de utilizarlas de conformidad con lo señalado en los términos y

⁵² Folio 79. Archivo denominado: 2. Artículo campaña Somos.avi. Código Hash. 9a179f5376676dc80c28a54e72dbfc3cfa9edd13.

⁵³ Folio 79. Archivo denominado: 1. Artículo Revista Dinero.avi. Código Hash. c2c26fed18e3ce9d0ed4b0f382eaf725bc977a03.

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

condiciones⁵⁴, poniendo en contacto a los licenciarios de ésta que son por un lado los Usuarios Drivers, y por otro los Usuarios Pasajeros.

Los aplicativos tecnológicos disponibles para los usuarios son:

- (i) Cabify, la cual es una plataforma informática que permite que el Usuario Pasajero desde su teléfono celular o móvil, tableta y/o computadora personal solicite “i) servicios basic con vehículos particulares ii) servicios de transporte especial y iii) servicios de taxi.”
- (ii) Cabify Driver, que consiste en un software que permite que, desde teléfonos celulares o móviles, los Usuarios Drivers registrados en dicha plataforma sean quienes, “prestan servicios por su cuenta (Servicios Basic) y/o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi).” (Subrayado fuera del texto)

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:

15.4.2. Definiciones estipuladas en los términos y condiciones aplicables a Usuarios Pasajeros:

De los Términos y Condiciones⁵⁵ señalados para la utilización del aplicativo tecnológico por parte de los Usuarios Pasajeros, resulta pertinente destacar las siguientes definiciones:

- (i) “Aplicación” es la aplicación móvil de Cabify Drivers, licenciada a Maximobility S.A.S, a través de la cual se prestan Servicios de Computación en la Nube.
- (ii) “Cabify” Maximobility S.A.S., sociedad comercial organizada y existente conforme a la ley colombiana identificada con N.I.T. 900.867.484 – 7, con domicilio en Bogotá D.C., con dirección de notificaciones en la Autopista Norte No. 114-44 Oficina 402.
- (iii) “Plataforma” significa el Sitio Web y la Aplicación a través de las cuales se prestan Servicios de Computación en la Nube.
- (iv) “Servicios de Computación en la Nube” son los servicios prestados por Cabify a los Usuarios Drivers y a los Usuarios Pasajeros a través de la Plataforma, que consisten en la posibilidad de usar la Plataforma, alojada en una nube privada y/o comunitaria, en la modalidad de Software as a Service (SaaS) para poner en contacto a Usuarios Pasajeros y Usuarios Drivers.
- (v) “Servicios Basic” son los servicios que los Usuarios Drivers pueden ofrecer a través de la Plataforma, en un contexto privado con vehículos particulares, exclusivamente a los Usuarios Pasajeros, previa aceptación del registro por parte de Cabify.
- (vi) “Servicios de Taxi” son los servicios de transporte público individual de pasajeros que los Usuarios Drivers prestan bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada, previa aprobación del procedimiento de registro por parte de Cabify.
- (vii) “Servicios de Transporte Especial” son los servicios de transporte público automotor especial que las distintas empresas de transporte ofrecen a sus Clientes del Servicio de Transporte Especial conforme a las disposiciones del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, el Decreto 431 de 2017 y demás normas que los complementen, modifiquen o sustituyan, y que pueden ser solicitados a través de la Plataforma, previo cumplimiento de lo dispuesto en estos Términos y Condiciones.
- (viii) “Sitio Web” es el sitio web hospedado en el dominio <https://cabify.com/co>.
- (ix) “Términos y Condiciones” significan estos términos y condiciones. En relación con éstos indican que “serán aplicables a todo acto o contrato que los Usuarios Pasajeros llegaren a celebrar a través de la Plataforma y permanecerán vigentes mientras dichos actos o contratos produzcan efectos o generen obligaciones. Asimismo, serán aplicables cada vez que el Usuario Pasajero utilice la Plataforma.”
- (x) “Usuario Pasajero” significa la persona natural y/o jurídica que previa la aceptación de los respectivos términos y condiciones, accede a la Plataforma para ponerse en contacto con los Usuarios Drivers que ofrecen sus servicios por cuenta propia (Servicios Basic) o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi). (subrayado fuera del texto)

15.4.3. Definiciones estipuladas en los términos y condiciones aplicables a Usuarios Drivers:

De los términos y condiciones⁵⁶ señalados para la utilización del aplicativo tecnológico por parte de los Usuarios Drivers, resulta pertinente destacar las siguientes definiciones:

⁵⁴ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005

⁵⁵ Ibidem

⁵⁶ Folio 79. Archivo denominado: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f

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

- (i) “Aplicación” es la aplicación móvil de Cabify Drivers, licenciada a Maximobility S.A.S, a través de la cual se prestan Servicios de Computación en la Nube.
- (ii) “Cabify” Maximobility S.A.S., sociedad comercial organizada y existente conforme a la ley colombiana identificada con N.I.T. 900.867.484 – 7, con domicilio en Bogotá D.C., con dirección de notificaciones en la Autopista Norte No. 114-44 Oficina 402.
- (iii) “Clientes del Servicio de Transporte Especial” son las empresas que han celebrado con una empresa de transporte habilitada un contrato de transporte para la prestación del servicio público terrestre automotor especial.
- (iv) “Cuenta de Créditos para Viajes en Efectivo” es la cuenta administrada por Cabify en la Cash Wallet a nombre del Usuario Driver que permite identificar los saldos a favor del Usuario Driver que pueden ser utilizados exclusivamente para pagar la remuneración de Cabify por sus Servicios de Computación en la Nube en relación con servicios pagados en dinero en efectivo directamente por los Usuarios Pasajeros al Usuario Driver. Las sumas que se reflejen en esta cuenta no podrán ser retiradas por el Usuario Driver.
- (v) “Cuenta de Créditos por Servicios Prestados” es la cuenta administrada por Cabify en la Cash Wallet a nombre del Usuario Driver que permite identificar los saldos a favor del Usuario Driver que corresponde a las sumas pagadas por los Usuarios Pasajeros en tarjeta de crédito u otro medio de pago en virtud del cual Cabify reciba pagos por cuenta del Usuario Driver con ocasión de los servicios prestados por dicho Usuario Driver.
- (vi) “Usuario Driver” es la persona que utilizando los Servicios de Computación en la Nube que ofrece Cabify, utiliza la Plataforma para prestar sus servicios por cuenta propia (Servicios Basic) o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi), según el procedimiento de registro aprobado por Cabify.
- (vii) “Servicios de Computación en la Nube” son los servicios prestados por Cabify a los Usuarios Drivers y a los Usuarios Pasajeros a través de la Plataforma, que consisten en la posibilidad de usar la Plataforma, alojada en una nube privada y/o comunitaria, en la modalidad de Software as a Service (SaaS) para poner en contacto a Usuarios Pasajeros y Usuarios Drivers.
- (viii) “Servicios Basic” son los servicios que los Usuarios Drivers pueden ofrecer a través de la Plataforma, en un contexto privado con vehículos particulares, exclusivamente a los Usuarios Pasajeros, previa aceptación del registro por parte de Cabify.
- (ix) “Servicios de Taxi” son los servicios de transporte público individual de pasajeros que los Usuarios Drivers prestan bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada, previa aprobación del procedimiento de registro por parte de Cabify.
- (x) “Servicios de Transporte Especial” son los servicios de transporte público automotor especial que las distintas empresas de transporte ofrecen a sus Clientes del Servicio de Transporte Especial conforme a las disposiciones del Decreto Único Reglamentario 1079 de 2015, y en especial el Decreto 431 de 2017 y demás normas que los complementen, modifiquen o sustituyan, y que pueden ser solicitados a través de la Plataforma, previo cumplimiento de lo dispuesto en estos Términos y Condiciones.
- (xi) “Cash Wallet” Son cuentas administradas en Cabify, para gestionar los créditos y débitos a favor o a cargo de cada Usuario Driver que tenga esta opción habilitada en la Plataforma. Estas cuentas permitirán a los Usuarios Drivers recibir servicios en efectivo únicamente cuando tengan saldo a favor en la cuenta de créditos para viajes en efectivo. La Cash Wallet compensa pagos de manera automática entre Cabify y el Driver, por lo tanto, de conformidad con lo previsto en el artículo 1715 del Código Civil, cada vez que el Driver debe pagar alguna remuneración a Cabify, esta se descuenta del saldo a favor que tenga el Driver en su Cash Wallet. (Subrayado fuera del texto)

Adicionalmente, de acuerdo con la “Descripción de los servicios ofrecidos” dispuesta en los términos y condiciones de la página web de Cabify⁵⁷ se tiene que “Cabify presta, a través de la Plataforma, Servicios de Computación en la Nube en la modalidad de Software as a Service, permitiendo a los Usuarios Pasajeros el uso de la Plataforma como portal de contacto para comunicarse con los Usuarios Drivers que prestan servicios por su cuenta (Servicios Basic) y/o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi). Se aclara que para la prestación de Servicios de Transporte Especial, se requerirá en todo caso, que exista un contrato de transporte entre una empresa de transporte habilitada y un Cliente del Servicio de Transporte Especial.” (Subrayado fuera del texto)

ESPACIO EN BLANCO

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

15.4.4. Actividades que puede desarrollar el Usuario Pasajero a través del aplicativo tecnológico:

En los términos y condiciones⁵⁸ establecidos se referencian como actividades que pueden desarrollarse a través del aplicativo tecnológico por parte del Usuario Pasajero, entre otras, las siguientes:

- (i) Calificar a los Usuarios Conductores mediante la asignación de un puntaje.
- (ii) Realizar el pago del servicio.
- (iii) La aceptación del registro del Usuario por parte de Cabify le otorga al Usuario Pasajero una licencia no exclusiva, limitada, temporal e intransferible que le autoriza para acceder a los Servicios de Computación en la Nube y utilizar la Plataforma como portal de contacto para comunicarse con los Usuarios Drivers bajo su propia responsabilidad, cuenta y riesgo.
- (iv) Cabify presta, a través de la Plataforma, Servicios de Computación en la Nube en la modalidad de Software as a Service, permitiendo a los Usuarios Pasajeros el uso de la Plataforma como portal de contacto para comunicarse con los Usuarios Drivers que prestan servicios por su cuenta (Servicios Basic) y/o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi).
- (v) Cabify no garantiza la disponibilidad de todos los servicios para todos los Usuarios Pasajeros. Es posible que, para el acceso a algunos servicios ofrecidos por los Usuarios Drivers a través de la Plataforma, el Usuario Pasajero requiera seguir pasos adicionales u obtener otras autorizaciones. En todo caso, Cabify, a través de los medios que haya dispuesto para esos efectos, le comunicará al Usuario Pasajero los pasos que deberá seguir o las autorizaciones que deberá obtener para el acceso a determinados servicios.
- (vi) En caso de requerir soporte técnico relacionado con el uso aplicación y/o incidencias durante el uso de la misma, el Usuario Pasajero puede acudir al panel de ayuda disponible en su perfil de usuario dentro de la aplicación, que incluye la respuesta a las consultas más frecuentes y la posibilidad de ponerse en contacto con Cabify.

15.4.5. Actividades que puede desarrollar el Usuario Driver a través del aplicativo tecnológico:

Igualmente, a través de los Términos y Condiciones⁵⁹ señalados, se referencian como actividades que pueden desarrollarse a través del aplicativo tecnológico, por parte del Usuario Driver, las siguientes:

- (i) Calificar a los usuarios pasajeros, con el fin de determinar el puntaje promedio de los usuarios.
- (ii) Aceptar o rechazar de manera libre y autónoma una solicitud de servicio, no encontrándose obligado por la aceptación o rechazo de las solicitudes de Servicios.
- (iii) Una vez aceptado el usuario pasajero el Usuario Driver obtiene toda la información del usuario y de las preferencias del Usuario Pasajero en relación al servicio.
- (iv) Editar el destino, si el Usuario Pasajero lo solicita.
- (v) Acceder a aplicaciones de GPS para realizar los recorridos.
- (vi) Hacer parte de las campañas de fidelización y pago de incentivos⁶⁰ promovidas por CABIFY en relación con los servicios de transporte prestados.
- (vii) Dichos incentivos consisten en un programa para referidos⁶¹ en las ciudades de Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla con el fin de que los Usuarios Drivers refieran a otros para vincularse al aplicativo tecnológico. Así, de llegar a cumplir con los términos y condiciones de la campaña, los ganadores se verán beneficiados con el pago de sumas de dinero.

Además, a través de dicho aplicativo tecnológico, se tiene que se presta apoyo en relación con la resolución de conflictos, así:

- (i) Cuando los Usuarios Pasajeros tengan algún inconveniente con los Servicios prestados por los Usuarios Conductores, podrán reportar dichos inconvenientes a CABIFY, a través del aplicativo y seleccionar el tipo de caso con el que necesiten asistencia disponible las 24 horas. También cuentan con un botón de seguridad que permite acceder, desde un mismo lugar, a todas las funciones de seguridad. El Usuario Pasajero podrá añadir una persona de confianza para que

⁵⁸ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e777c38584de0751ef560c99abccceb2f2005

⁵⁹ Folio 79. Archivo denominado: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f

⁶⁰ Folio 79. Archivo denominado: 11. Incentivos drivers.avi. Código Hash. 1f4e960cb9c8a3866ace95def25300930b9bec558e5808e7965a486ddd9a699e

⁶¹ Folio 79. Archivo denominado: 12. Incentivos referidos.avi. Código Hash. 2d82df0cf600893da93a4aa2585ad06b783001b60e7429fcbdacb942ac2cc1cd

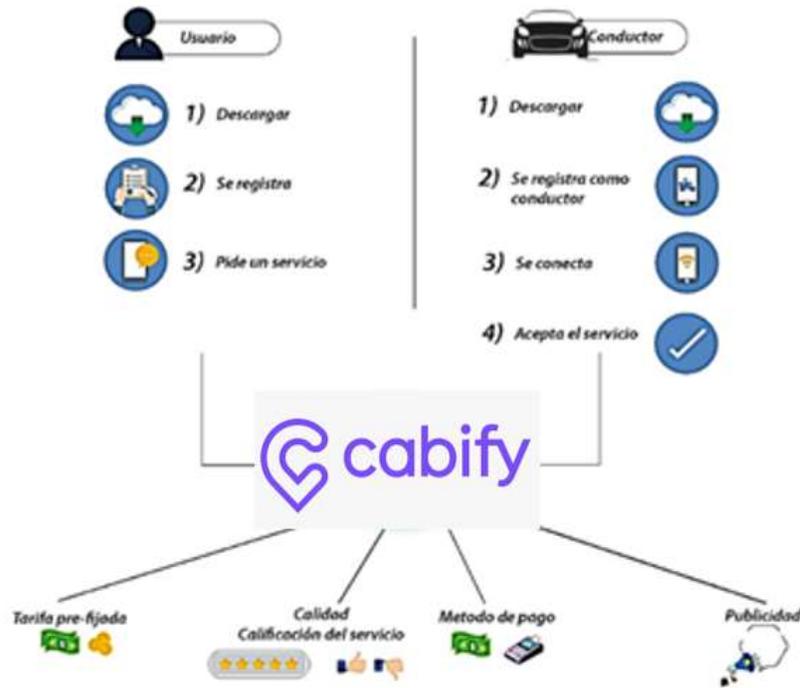
“Por la cual se abre una investigación administrativa mediante la formulación de pliego de cargos”

reciba actualizaciones automáticas del viaje, compartir el viaje en tiempo real y contactar con los servicios de emergencia locales.⁶²

- (ii) De igual manera, en caso de los usuarios olviden algún objeto en el coche, el usuario deberá enviar un formulario de objetos perdidos. CABIFY ofrece ‘*Nuestro equipo local facilitará la información necesaria para que pasajero y conductor puedan coordinar la entrega del objeto perdido*’.⁶³
- (iii) Si el usuario no está contento con el conductor, podrá llenar un formulario y CABIFY investigará el caso y se pondrá en contacto con el usuario lo antes posible.⁶⁴

En virtud de lo anterior, **MAXIMOBILITY** presuntamente permite coordinar las actividades de Usuarios Pasajeros y Usuarios Drivers de la siguiente manera:

Imagen 2. Gráfico de la operación desarrollada por CABIFY. Fuente: Superintendencia de Transporte.



15.4.6. Del funcionamiento del aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY**, en cuanto a la presunta facilitación de los servicios de transporte⁶⁵:

De conformidad con la información obrante 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 del aplicativo tecnológico, los Usuarios Drivers pueden recibir solicitudes de servicio por parte de los Usuarios Pasajeros, quienes previamente han suministrado información como nombre, ubicación, y otros, con la finalidad que el Usuario Driver pueda ubicarlo e identificarlo. Igualmente se tiene que, a través del aplicativo es posible solicitar la prestación del servicio de transporte al momento de requerirlo, o realizar una reservación para una fecha y hora posterior a la de la solicitud. Lo anterior se puede resumir en el siguiente gráfico:

ESPACIO EN BLANCO

⁶² Folio 79. Archivos denominados: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f y 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005.

⁶³ Folio 79. Archivo denominado: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f

⁶⁴ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005

⁶⁵ Folio 79. Archivo denominado 12. Funcionamiento del aplicativo. Código Hash. b5b93fb343a0bbc546c94c5aa9edb66f877ab7cf

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

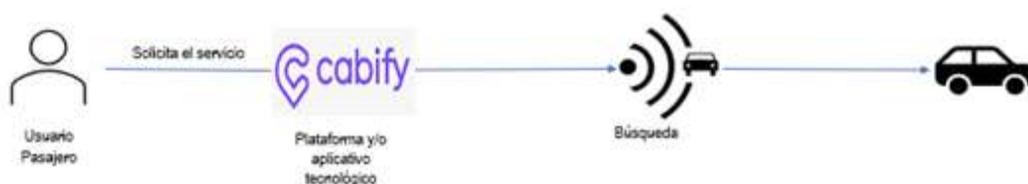
Imagen 3. Gráfico del proceso de solicitud del servicio. Fuente: Superintendencia de Transporte.



Igualmente se evidencia que tanto el Usuario Driver como el Usuario Pasajero puede, a través del aplicativo tecnológico, aceptar o rechazar las solicitudes de servicio que reciba, indicando si la razón por la cual se realiza la cancelación obedece a que a) el tiempo de espera es muy largo, b) el Usuario Pasajero cambió de opinión, c) el Usuario Driver solicitó al Usuario Pasajero la cancelación del servicio o d) se presentó un error en los detalles del viaje solicitado.

- (ii) Una vez recibida la solicitud de los servicios, se tiene que el aplicativo tecnológico ubica a Usuarios Drivers registrados en la misma que se encuentren disponibles para realizar la prestación del servicio, y que se encuentren en una ubicación cercana a la del Usuario Pasajero:

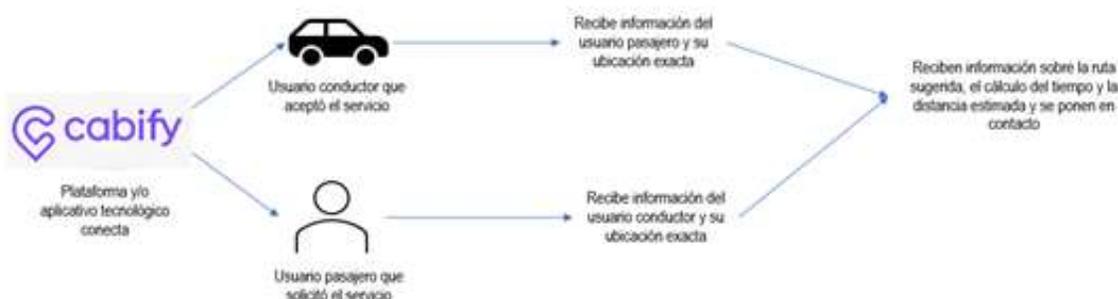
Imagen 4. Gráfico de la operación desarrollada. Fuente: Superintendencia de Transporte.



Además de lo anterior, se evidencia que en caso de que ninguno de los Usuarios Drivers disponibles acepte el servicio, ésta automáticamente envía un mensaje al Usuario Pasajero informando la "no disponibilidad" de Usuarios Drivers para la prestación del servicio.

- (iii) Cuando el servicio es aceptado, el aplicativo tecnológico conecta el Usuario Pasajero solicitante con el Usuario Driver que aceptó prestarle el respectivo servicio, permite visualizar la información de ambos con el fin que el primero conozca número de matrícula, marca y color del vehículo, el nombre del Usuario Driver y el tiempo estimado de espera, y por su parte, que el segundo conozca nombre del Usuario Pasajero, *punto de partida, punto de destino y tiempo estimado para la recogida*.

Imagen 5. Gráfico de la operación desarrollada. Fuente: Superintendencia de Transporte.



- (iv) Igualmente, se evidencia que a través del aplicativo tecnológico se pone a los usuarios en contacto a través de funciones para realizar llamadas o intercambiar mensajes con el fin que puedan comunicarse, después de solicitado el servicio y hasta que se éstos se encuentran para dar inicio a la prestación del servicio propiamente dicho.
- (v) Así, una vez el Usuario Driver indique a través del aplicativo que ya él/ella y el Usuario Pasajero se encontraron y que se inició el servicio, es informado a través del aplicativo tecnológico (i) de la dirección

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

exacta de destino del servicio ingresada por el Usuario Pasajero al momento de solicitarlo, (ii) de la ruta sugerida (ii) de la tarifa a pagar, (iv) del cálculo del tiempo y (v) la distancia estimada.

Finalmente se resalta que en el evento en que el Usuario Pasajero haya olvidado un objeto personal en un el vehículo a través del cual recibió la prestación del servicio de transporte, debe diligenciar un formulario de objetos perdidos a través del aplicativo tecnológico o la página web www.cabify.com, para que luego el equipo local ubicado en Colombia “*facilitará la información necesaria para que pasajero y conductor puedan coordinar la entrega del objeto perdido, sin necesidad de pasar por nuestra oficina*”.⁶⁶

De lo anterior, y tal como se resaltó en cada uno de los apartes, **MAXIMOBILITY**, a través del aplicativo tecnológico, presuntamente facilita la prestación del servicio público de transporte, pues a través de la presunta intermediación que ejerce éste entre los Usuarios Drivers y los Usuarios Pasajeros, como se puso de presente, al (i) prestar apoyo para conectar la oferta y la demanda, (ii) realizar procesos de búsqueda de los Usuarios Conductores 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 pérdidas de objetos durante la prestación del servicio, entre otros, permite que dicha prestación del servicio público de transporte tenga lugar.

15.4.7. Del funcionamiento del aplicativo tecnológico en cuanto a los pagos:

De conformidad con la información obrante en los Términos y Condiciones dispuestos para la utilización del aplicativo tecnológico, se identificaron los siguientes aspectos relacionados con los pagos efectuados como contraprestación de la prestación del servicio público de transporte:

- (i) En relación con el presunto papel de facilitación del aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY** en relación con el sistema de pagos:

A través del aplicativo tecnológico se pone a disposición de usuarios Pasajeros y Usuarios Conductores, el sistema de pagos para realizar pagos electrónicos con tarjeta de crédito. Para ello, previamente el Usuario Pasajero debe registrarse en dicho sistema.

De esta manera, no solamente se advierte una presunta labor de intermediación como se señala en los términos y condiciones, sino también la presunta destinación de una herramienta específica con medios de pago dentro del mismo aplicativo tecnológico, en función de la misma operación o servicio prestado por los Usuarios Drivers.

- (ii) En relación con el papel de facilitación del aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY** en relación con el Usuario Pasajero:

El Usuario Pasajero debe pagar un valor en dinero como contraprestación a los servicios de transporte prestados por el Usuario Driver. Para tal efecto, el Usuario Pasajero puede escoger entre varios métodos de pago⁶⁷:

- a. Efectivo: Cuando el método de pago escogido por el Usuario Pasajero es el efectivo, el Usuario Driver cobrará directamente al Usuario Pasajero el valor del servicio prestado, de acuerdo con las tarifas calculadas o estimadas por la plataforma.
- b. Tarjeta de crédito: Cuando el método de pago escogido por el Usuario Pasajero es tarjeta de crédito, el usuario deberá registrar en la plataforma una tarjeta de crédito válida en Colombia para cuyo uso declara tener plenas facultades. En este caso, el Usuario Pasajero autoriza a Cabify: (i) a realizar una validación del medio de pago; (ii) a solicitar la pre-autorización para el cobro del servicio al establecimiento de crédito vinculado a la tarjeta de crédito, y (iii) a pagar, por cuenta del Usuario Pasajero, los valores que correspondan al Usuario Driver por la prestación de los servicios. Cabify, por motivos de seguridad, tendrá la potestad de bloquear, cancelar o anular cualquier medio de pago cuando existan sospechas razonables sobre un uso indebido del mismo.
- c. Igualmente se señala lo siguiente: “*Cabify se reserva el derecho a modificar, ampliar, reducir, establecer y/o eliminar cualquier modalidad de pago en cualquier momento según estime conveniente para el correcto funcionamiento de la Plataforma y los Servicios de Computación en la Nube.*”

Asimismo, se evidencia que “*Los pagos realizados a través del sistema de pago dentro de la Aplicación, haciendo uso de tarjetas de crédito y/o débito, son procesados mediante la tecnología de un tercero procesador de pagos*”.

⁶⁶ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005

⁶⁷ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005

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

Se resalta que: *“Entendiendo que Cabify únicamente presta servicios de Computación en la Nube y actúa como portal de contacto, en caso que el Usuario Pasajeros estime que según la ley aplicable procede la reversión de pago, deberá comunicarlo al proveedor del servicio que haya solicitado a través de la Plataforma y al emisor del medio de pago”*⁶⁸.

(iii) En relación con el presunto papel de facilitación del aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY** en relación con el Usuario Driver⁶⁹:

El encargado de determinar las tarifas para el servicio Basic presuntamente es el aplicativo tecnológico por lo que el Usuario Driver cobrará aquellos valores al Usuario Pasajero de acuerdo, a los servicios que haya prestado.

De igual forma, en relación a la prestación de servicios de transporte en la categoría Basic, que impliquen traslados a ciudades o municipios no aledaños a la ciudad o municipio donde regularmente presta sus servicios, como medida de seguridad para intentar reducir el riesgo de no pago, deberá comunicarse con las líneas de atención que sean suministradas, para obtener la verificación de medios de pago.

Además, el Usuario Driver autoriza expresamente que las entidades financieras en las que posea cuenta puedan compartir el número de cuenta y demás datos con el aplicativo tecnológico para facilitar la transferencia de fondos a favor del Usuario Driver.

Finalmente, señalan que los *“conceptos de Servicios de Computación en la Nube”* que **MAXIMOBILITY** cobra a los Usuarios Drivers, 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 Driver.⁷⁰

(iv) En relación con el recaudo de dineros efectuado a través del sistema de pagos puesto a disposición de los usuarios por parte de **MAXIMOBILITY**⁷¹:

Inicialmente, el Usuario Driver *“autoriza expresamente a “CABIFY” y/o sus sociedades vinculadas y las nombra mandatarias para recibir el pago de cualquier suma a que tuviere derecho por concepto de los servicios que hubiere prestado con ocasión de su contacto en la Plataforma con Usuarios Pasajeros”*. El proceso que se surte para los pagos es el siguiente:

- (i) Siempre y cuando el Usuario Pasajero haya efectuado válidamente el pago por medio de tarjetas de crédito, se transferirá al Usuario Driver, por cuenta del Usuario Pasajero una suma equivalente al valor de los Servicios, una vez descontada la remuneración por el uso del aplicativo tecnológico, así como cualquier gasto, incluidas comisiones bancarias, impuestos por transacciones, retenciones en la fuente, comisiones del intermediario del sistema de pagos, y en general cualquier gasto en el que se haya incurrido para hacer el pago.
- (ii) El Usuario Driver deberá indicar el número de cuenta de la entidad financiera en la que desea recibir pagos y los datos necesarios para abrir su Cash Wallet; para reclamar las sumas por servicios prestados deberá completar el proceso de afiliación, informando el número de cuenta y llenando y firmando los formularios que se le suministren para el efecto.
- (iii) Sin perjuicio de la tarifa que se pudiere cobrar al Usuario Pasajero, cuando el pago del servicio prestado sea en efectivo, el pago lo recibirá directamente el Usuario Driver.

Por lo anteriormente expuesto, se tiene que **MAXIMOBILITY** a través del aplicativo tecnológico, presuntamente pone a disposición de los Usuarios varios medios de pago para realizar el pago de la contraprestación del servicio de transporte prestado. Uno de ellos es 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 Drivers las mismas.

Asimismo, en relación con los cobros efectuados por concepto de Servicios de Computación en la Nube por parte de **MAXIMOBILITY** a los Usuarios Drivers, 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 servicio sin más, sino que además de interconectar o servir de canal de comunicación entre los usuarios, se pone a disposición de éstos diferentes

⁶⁸ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcceb2f2005

⁶⁹ Folio 79. Archivos denominados: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f

⁷⁰ Folio 79. Archivos denominados: 6. Tyc conductores cabify.avi. Código Hash. 335412f8b3e475df434b91e5316ea7d28389a2a91b93973b62604cb9b626ab3f

⁷¹ Ibidem

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

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.

15.4.8. De los Establecimientos de comercio matriculados:

En el Certificado de Existencia y Representación Legal de **MAXIMOBILITY** no se indica que dicha sociedad tenga algún establecimiento de comercio registrado a su nombre. Sin embargo, el certificado correspondiente a la sociedad **Cabify Transporte S.A.S.**, subordinada de la investigada (y que no es objeto de la presente investigación), sí registra el establecimiento de comercio “CABIFY TRANSPORTES E.C.”. Dicho establecimiento está ubicado en la misma dirección que, según el Certificado de Existencia y Representación Legal de la investigada, corresponde a su ubicación en la ciudad de Bogotá, es decir, Autopista Norte No. 114 – 44, Oficina 402. Así mismo, el teléfono comercial para notificaciones es el mismo – 4321710 – y su correo electrónico para notificaciones - notificaciones.cabifytransportes@grupolegalandino.com – también coinciden.

15.4.9. Del procedimiento a seguir por parte de los Usuarios Drivers para ser admitidos y/o autorizados para prestar servicios de transporte a través del aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY**:

De acuerdo con la información obrante en la página web <https://cabify.com/co/conductores>⁷², se tiene que los documentos solicitados para conducir con vehículo particular son los siguientes:

- a. Cédula
- b. Licencia de conducción categoría B
- c. Foto de Perfil
- d. Tarjeta de propiedad
- e. SOAT

Imagen 6. Captura “Cómo conducir con Cabify”



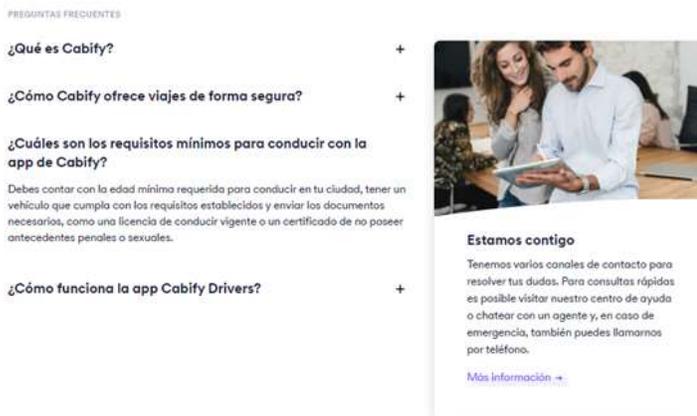
Igualmente, se evidencia en la sección de preguntas frecuentes, como respuesta a la pregunta “¿cuáles son los requisitos mínimos para conducir con la app de Cabify?” lo siguiente: “Debes contar con la edad mínima requerida para conducir en tu ciudad, tener un vehículo que cumpla con los requisitos establecidos y enviar los documentos necesarios, como una licencia de conducir vigente o un certificado de no poseer antecedentes penales o sexuales.”

ESPACIO EN BLANCO

⁷² Folio 79. Archivo denominado: 9. Registro conductores.avi. Código Hash. 7719151e6baca9aae03c5635e790ff278460aa5b9ee98a7805d193c601bc6954

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

Imagen 7. Captura “Preguntas frecuentes”



Por otra parte, como respuesta a la pregunta “¿cómo funciona la app Cabify Drivers?” se evidencia como respuesta lo siguiente: “Una vez eres conductora o conductor, tan solo tienes que iniciar sesión con tu email y contraseña y conectarte. En muy poco tiempo recibirás solicitudes de viajes de los pasajeros más próximos a tu posición y se te mostrarán claramente los puntos de origen y de destino a los que te tienes que dirigir.”⁷³

Imagen 8. Captura “Preguntas frecuentes”



Así, se tiene que una vez el Usuario Conductor envíe todos los documentos a través del aplicativo tecnológico o los canales dispuestos para tal fin y la Investigada identifique que los mismos dan cumplimiento al procedimiento de registro aprobado por éste⁷⁴, es aprobada la solicitud del respectivo Usuario Driver, aprobación que se materializa con su activación en dicho aplicativo tecnológico, para que a partir ese momento pueda prestar sus servicios a través del mismo.

La aceptación del registro del Usuario Driver le otorga al Usuario Driver “una licencia no exclusiva, limitada, temporal e intransferible que le autoriza para acceder a los Servicios de Computación en la Nube y utilizar la Plataforma para ofrecer servicios por cuenta propia”⁷⁵.

De esta manera, se tiene que **MAXIMOBILITY** presuntamente cumple un papel de intermediación fundamental en la prestación del servicio de transporte por los Usuarios Drivers, 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 (ii) aprueba o no el acceso de los Usuarios Drivers al aplicativo tecnológico, atendiendo a critérios y políticas fijadas directamente por MAXIMOBILITY, para que a partir de su activación preste el servicio público de transporte a Usuarios Pasajeros que soliciten el mismo.

⁷³ Folio 79. Archivo denominado: 9. Registro conductores.avi. Código Hash. 7719151e6baca9aae03c5635e790ff278460aa5b9ee98a7805d193c601bc6954

⁷⁴ <https://cabify.com/co/terms>. “Usuario Driver” es la persona que utilizando los Servicios de Computación en la Nube que ofrece Cabify, utiliza la Plataforma para prestar sus servicios por cuenta propia (Servicios Basic) o bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente habilitada (Servicios de Transporte Especial y Servicios de Taxi), según el procedimiento de registro aprobado por Cabify

⁷⁵ Folio 79. Archivo denominado: 5. Tyc pasajeros cabify.avi. Código Hash. d48ad0dbdb501bf7a4a7dab5a0b6e7f7c38584de0751ef560c99abcce2f2005

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

Al respecto, se echa de menos que en dicha verificación y en las políticas fijadas se incluya como requisito que los Usuarios Conductores 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, facilitando así su prestación sin el cumplimiento de los requisitos legales.

15.4.10. De la existencia de pólizas que respalden la prestación del servicio público de transporte

De conformidad con la información evidenciada en relación con el aplicativo tecnológico licenciado a **MAXIMOBILITY**, se tiene que la misma, entre el momento de la creación de un perfil de Usuario Driver y previo a su activación, verifica que el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito - SOAT del vehículo que asocie cada Usuario Driver se encuentre vigente.

No obstante lo anterior, se tiene que **MAXIMOBILITY** presuntamente permite que los Usuarios Drivers vinculados a la plataforma y/o aplicativo tecnológico “Cabify”, 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 **MAXIMOBILITY**, quién presuntamente actúa en calidad de intermediario, facilitador y portal de contacto, presuntamente está 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.

Es de esta manera que **MAXIMOBILITY**, al prestar los servicios de computación en la nube del aplicativo tecnológico, presuntamente pone a disposición de los distintos usuarios herramientas que facilitan dicha actividad por parte de los denominados Usuarios Conductores. 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 como de Usuarios Drivers, 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 **MAXIMOBILITY** 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

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

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, esa 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.
- (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 **MAXIMOBILITY**, 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.

(...)

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

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.

MAXIMOBILITY 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 “CABIFY” para que los usuarios y los conductores 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 **MAXIMOBILITY** facilitó la violación de la normativa mencionada.

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.

MAXIMOBILITY 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 **MAXIMOBILITY** a través del aplicativo tecnológico “CABIFY” que permiten que una persona denominada Usuario Conductor, 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, **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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.

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

De conformidad con el análisis probatorio que reposa en el expediente, **MAXIMOBILITY** a través del aplicativo tecnológico “CABIFY”, presuntamente facilita la prestación de un servicio público de transporte por parte de terceros – conductores, 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 **MAXIMOBILITY** 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 no se solicita nada en torno al particular.

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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 “CABIFY”.

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 **MAXIMOBILITY** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica para cuya vinculación como Usuario Conductor 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.

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

Bajo el anterior contexto, esta Dirección iniciará una investigación para determinar si en efecto **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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 **MAXIMOBILITY** 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 **MAXIMOBILITY** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige

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

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.

MAXIMOBILITY 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 “CABIFY” 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 **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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 **MAXIMOBILITY** 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, 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 **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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

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

períodos 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 **MAXIMOBILITY** 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 **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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 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 **MAXIMOBILITY** 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 **MAXIMOBILITY** facilitó la violación de la normativa mencionada, al disponer de una herramienta tecnológica en la cual no se exige

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

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.

MAXIMOBILITY 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 “CABIFY”, 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 **MAXIMOBILITY** 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.

MAXIMOBILITY 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 vinculados al aplicativo tecnológico “CABIFY”, 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.

Lo anterior en la medida en que permiten 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 violación de las disposiciones contenida en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, relacionada con el no suministro de la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante.

MAXIMOBILITY presuntamente incurrió en la conducta dispuesta en el literal c) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, relacionada con el no suministro de la información que legalmente le haya sido solicitada y que no repose en los archivos de la entidad solicitante, toda vez que, la Investigada posiblemente no allegó respuesta al requerimiento de información realizado por esta Dirección mediante oficio de salida 20208700058221 del 04 de febrero de 2020⁷⁶, prorrogado mediante oficio de salida 20208700121221 del 27 de febrero de 2020⁷⁷.

CARGO DÉCIMOCUARTO: 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.

MAXIMOBILITY 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

⁷⁶ Entregado el 06 de febrero de 2020. Folios 16 y 17 del expediente.

⁷⁷ Folios 20 al 25 del expediente.

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

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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7** por presuntamente facilitar la violación de las disposiciones contenidas en los artículos 9, 11, 16, 22, 23, 31, 34, 35, 38, y 46 (literal c) 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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7** 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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7**, 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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7**, 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 Secretaria 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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7**.

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 **MAXIMOBILITY SAS** identificada con **NIT. 900.867.484-7** 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.

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

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

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

9185 04/11/2020

Hernán Darío Otálora Guevara

HERNÁN DARÍO OTÁLORA GUEVARA

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

Notificar:

MAXIMOBILITY SAS identificada con NIT. 900.867.484-7

Representante legal o quien haga sus veces

Dirección: Aut Norte No. 114 – 44 Of 402

BOGOTÁ D.C.

Correo electrónico: notificaciones.cabifycolombia@grupolegalandino.com

Proyectó: JCR

Revisó: HDO