



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

PROYECTO DE LEY No. ____ SENADO.

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN MEDIDAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

CAPITULO I

OBJETO Y DEFINICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1: OBJETO DE LA LEY: La presente ley tiene por objeto establecer las modalidades de contratación para los conductores que prestan el servicio de transporte público individual de pasajeros en el territorio colombiano, fijar las condiciones para la asignación de los cupos para taxis de lujo y fijar los requisitos mínimos para la profesionalización.

ARTÍCULO 2: AMBITO DE APLICACIÓN: Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a las autoridades locales de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros.

ARTÍCULO 3: Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **Taxi.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.
- b. **Empresa de transporte individual de pasajeros:** Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, dedicada a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.
- c. **Cupo:** Es la capacidad transportadora o de reposición expedida por la autoridad competente.
- d. **Tarjeta de Control.** Documento de transporte que expide mensualmente la empresa de transporte a los conductores de los vehículos que tienen afiliados previo el cumplimiento de los requisitos exigidos en las normas vigentes.

ARTÍCULO 4: Niveles de servicios. El servicio de transporte individual de pasajeros se prestará a través de los siguientes niveles de servicio:

- a. **BÁSICO.** Garantiza una **cobertura adecuada**, cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios, el cual se presta con Vehículo Tipo automóvil.
- b. **DE LUJO:** Ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, operación y seguridad en términos de servicio, control de la operación tarifas superiores a las del servicio básico. Éste deberá ser prestado con vehículos de lujo tipo automóvil, camperos y camionetas hasta 7 pasajeros.
- c. **LIMOSINAS.** Vehículos con mayores comodidades y lujos con capacidad hasta de 9 pasajeros y su tarifa será superior a las del servicio básico.

CAPITULO II

DE LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS CONDUCTORES

ARTÍCULO 5: Modalidades para la vinculación de los conductores del servicio público individual de pasajeros. Los conductores del servicio público individual de pasajeros, sólo podrán ser contratados para la prestación de este servicio de los conductores que prestan el servicio de transporte público individual de pasajeros, semediante las siguientes modalidades de contratación: establecen las siguientes modalidades:

- a. Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo.
- b. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.
- c. Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito ente el propietario del bien y el conductor.
- d. Contrato de Prestación de Servicios entre el propietario del vehículo y el conductor.

Parágrafo: Como requisito para la suscripción de estos contratos el conductor deberá tener el certificado de competencias laborales de que trata el artículo 9 de la presente ley y el certificado de antecedentes judiciales.

ARTÍCULO 6: Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo. Este tipo de vínculo contractual supone la existencia de una relación laboral directa entre el propietario del vehículo, y el conductor del mismo con la solidaridad de la empresa de transporte. Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte de la empresa de transporte para que exista solidaridad.

ARTÍCULO 7: Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte. Este tipo de vínculo contractual supone la existencia de una relación laboral directa entre la empresa de transporte del vehículo y el conductor del mismo con la solidaridad del propietario del automotor.

Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.

Bajo esta modalidad de vinculación la empresa de transporte tendrá derecho a cobrar al propietario del automotor junto con el derecho de rodamiento, los salarios de los conductores.

ARTÍCULO 8: Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito entre el propietario del bien y el conductor. Este tipo de vínculo contractual supone la entrega material del bien para que el conductor lo administre durante una jornada pactada y luego de ella entregue al propietario una suma líquida de dinero como contraprestación. Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.

ARTÍCULO 9: Contrato de prestación de servicios: Este tipo de vínculo contractual supone la obligación del contratista con respecto al contratante para realizar los de servicios de conducción a cambio de un precio. El contrato está dirigido al cumplimiento de metas, horas y objetivos que en ningún caso supone una relación laboral entre las partes.

Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.

ARTÍCULO 10: El conductor que preste el servicio público de transporte individual de pasajeros deberá haber cursado y aprobado un programa técnico laboral que presten las academias de conducción, las instituciones de educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano o el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA.

Parágrafo: Los Ministerios de Educación Nacional y de Transporte, en coordinación con el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA, deberán organizar los programas educativos que para efecto de este artículo dicten las academias de conducción.

Las instituciones de educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano o el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA tendrán un plazo no mayor a un año contado a partir de la expedición de la presente ley para ofrecer los programas educativos.

ARTÍCULO 11: TARJETA DE CONTROL: Para la obtención de la tarjeta de control o su refrendación, sin perjuicio de los requisitos generales consagrados en el Decreto Nacional 172 de 2001, los propietarios o conductores que ejercen el servicio público de transporte individual de pasajeros, deben allegar, a la empresa de transporte, la constancia del pago vigente de la seguridad social integral correspondiente, junto con el certificado académico de que trata el artículo 10 de la presente ley.

Parágrafo: La empresa de transporte que no exija los anteriores requisitos será sancionada conforme se establece en el artículo 46, literal e de la ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 12: Las empresas de transporte tendrán que a solicitud de las autoridades locales, la información relacionada con los conductores que prestan sus servicios en los vehículos a ella vinculados.

Parágrafo: La empresa de transporte que no exija los anteriores requisitos será sancionada conforme se establece en el artículo 46, literal e de la ley 336 de 1996.

Capítulo III

De las matrículas y los cupos.

ARTICULO 13. INGRESO DE LOS VEHÍCULOS AL PARQUE AUTOMOTOR. A partir de la expedición de la presente ley, las autoridades de transporte competentes autorizarán el ingreso de taxis de lujo, limosinas, camperos y camionetas, para prestar el servicio de transporte terrestre automotor individual, en el nivel de servicio de lujo previa realización de un estudio correspondiente sobre capacidad transportadora necesaria para cada Distrito o Ciudad que deberá tener en cuenta el número de habitantes de cada ciudad certificado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística DANE.

El Ministerio de transporte en un plazo no superior a seis meses reglamentará los estudios técnicos necesarios que permitirán a las entidades territoriales determinar en forma anual las cantidades de nuevos cupos para los vehículos tipo taxi para servicio de lujo que requieren los Distritos o Municipios.

ARTÍCULO 14. CONDICIONES DE LOS VEHICULOS. Los vehículos destinados a la prestación del nivel de servicio de lujo, deben cumplir las siguientes condiciones mínimas:

- a. Modelo: Debe ser último modelo de año para iniciar la prestación del servicio.
- b. Estar pintados en su totalidad de color pantone yellow (amarillo) 13-0759 o su equivalente en otra escala de colores que sea reconocida internacionalmente.
- c. Tener sistemas de seguridad ABS, bolsas de aire, aire acondicionado y cinturones de seguridad para conductor y pasajeros.

- d. Tener Baúl o porta equipajes no menor a 350 litros de capacidad.
- e. Tener Largo total no menor a 4,15 metros.

ARTÍCULO 15. El Ministerio de Transporte será la entidad encargada de habilitar a las nuevas empresas que quieran prestar el servicio de transporte de pasajeros individual de lujo.

ARTÍCULO 16. VIDA ÚTIL EN EL SERVICIO DE TAXIS. La vida útil de los vehículos de lujo será de máximo 5 años y las limosinas 10 años, contados a partir de la expedición de la tarjeta de operación, una vez cumplido los 5 y 10 años respectivamente, la empresa de transporte en forma obligatoria hará los trámites necesarios para hacerle cambio de servicio de público a particular, y no podrá seguir prestando el servicio público de transporte, ni portar el color amarillo.

ARTÍCULO 17: TARIFAS: La tarifa legal para el servicio de lujo se reajustará anualmente y será determinada por parte de la autoridad local de acuerdo a un estudio de mercado.

El estudio de mercado anteriormente nombrado será realizado por una autoridad técnica competente e imparcial. La realización del estudio se hará bajo los presupuestos consagrados en la Ley 80 de contratación pública.

El reajuste anual será determinado en base al reajuste de la canasta familiar del año anterior.

ARTÍCULO 18. Los cupos existentes prestados bajo la modalidad de servicio básico podrán ser implementados en la modalidad de servicio de lujo, siempre y cuando estos nuevos vehículos cumplan las exigencias establecidas en el artículo 14 de la presente ley.

ARTÍCULO 19. FONDO DE FORMACION Y CAPACITACION PROFESIONAL DE CONDUCTORES DE TAXIS. Crease el fondo de formación y capacitación de conductores de taxis y cuya denominación abreviada es FONTAXI, encargada de capacitar académicamente a los conductores para el continuo mejoramiento del servicio de transporte público individual.

ARTÍCULO 20. La sostenibilidad financiera de FONTAXI se dará a través de los recursos provenientes de:

- a. El valor que pagan los propietarios por la asignación de nuevos cupos para matricular un taxi.

- b. Por donaciones.
- c. Por el aporte anual que deberán realizar los propietarios de los vehículos de transporte individual de pasajeros, que será determinado por el Gobierno Nacional mediante la reglamentación respectiva para cada distrito o municipio.

ARTÍCULO 21. ADMINISTRACION DE FONTAXI. Corresponde a una junta directiva conformada por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado.
2. Por dos (2) representantes legales de las empresas de transporte individual.
3. Por dos (2) representantes de los propietarios de vehículos de transporte individual de pasajeros.
4. Por cuatro (4) representantes de asociaciones de conductores de taxis.

La junta directiva nombrará a un presidente el cual será el representante legal de FONTAXI.

ARTÍCULO 22 CONSTITUCIÓN DE FONTAXI. La constitución Fondo de Formación y capacitación profesional de conductores de taxis FONTAXI, se hará mediante estatuto expedido por la junta directiva de Fontaxi que deberá ser elevado a escritura pública. Y deberá ser registrada en la respectiva Cámara de Comercio como una entidad sin ánimo de lucro.

ARTÍCULO 23. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS EMPRESAS. Además de las obligaciones establecidas en la normatividad vigente para las empresas del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros, se deben cumplir las siguientes:

- a) Dotar o facilitar a la totalidad de los vehículos de nivel de lujo y limosinas de equipos y tecnología de la información y comunicación para la correcta operación, administración y control de los vehículos, sus conductores y los pasajeros.
- b) Contar con una central de control que garantice el monitoreo y seguimiento de la operación de todos sus vehículos bien sean propios o afiliados.
- c) Llevar indicadores y estadísticas sobre la operación.
- d) Mantener registro de los usuarios que utilicen el nivel de servicio de lujo y limosinas, que como mínimo contenga la identificación de los mismos, dirección,



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

recorridos, fecha, hora, costo del servicio y calificación de servicio. Esta información debe estar a disposición de las autoridades de control y vigilancia.

- e) Exigir a los conductores y propietario de taxis respeto de normas de tránsito y transporte, atención y calidad del servicio prestado a los usuarios durante los últimos cinco años y certificación de capacitación por competencias laborales.

Estos antecedentes deberán ser certificados por las empresas de taxis y las autoridades competentes.

- f) Las empresas y los propietarios vigilaran que los conductores de servicios de lujo tengan una experiencia de por lo menos 5 años como conductor de taxi la cual será certificada por las autoridades competentes y haber tenido tarjetón de conductor por el mismo tiempo.

ARTÍCULO 24: La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO
Senador de la República.

ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República.

PROYECTO DE LEY N° 2014 _____

“POR MEDIO DE LA CUAL SE DICTAN MEDIDAS RELACIONADAS CON EL TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto.

El proyecto que se presenta al Honorable Congreso de la República tiene como principal objetivo mejorar las condiciones de seguridad social de las personas dedicadas al oficio de conductores de vehículos tipo TAXI, mejorando de esta manera las condiciones socioeconómicas de dichas personas; así mismo, pretende fortalecer la seguridad personal de los pasajeros quienes deben acceder a la prestación del servicio en condiciones de garantías mínimas.

2. Seguridad Social integral de los conductores de servicio público.

Frente a la necesidad de seguridad social de los conductores de vehículos de servicio público, la Corte Constitucional en sentencia C-579 de 1999, con la Ponencia del Magistrado Eduardo Cifuentes Muñoz manifestó:

“...Distintos artículos de la Ley 336 de 1996 tienen relación con el tema de la seguridad, pero es el capítulo octavo el que se ocupa de manera detallada con este asunto. Los artículos que lo componen contienen diferentes normas destinadas a garantizar la seguridad de la prestación del servicio de transporte, tales como que los equipos deben cumplir con unas condiciones técnicas determinadas (arts. 31 y 32); que el gobierno debe establecer las normas y desarrollar los programas que permitan realizar controles efectivos de calidad sobre las partes y repuestos de los equipos (art. 33); que las empresas de transporte deben velar por que los conductores de los equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada y se encuentren afiliados al sistema de seguridad social (art. 34); que las mismas empresas deben desarrollar tanto programas de medicina preventiva para garantizar la idoneidad física y mental de los conductores, como programas de capacitación de los operadores de los equipos para garantizar la eficiencia y tecnificación de aquéllos (art. 35); que las empresas deben contratar directamente a los conductores y responder solidariamente para todos los efectos, junto con los dueños de los equipos, así como cumplir con las normas sobre la jornada máxima de trabajo (art. 36);

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

que las empresas deben tomar los seguros requeridos para poder responder por los daños causados en la operación de los equipos (arts. 37 y 38), etc.

Como se observa, la Ley 336 hace un énfasis especial en la necesidad de que la actividad del transporte se realice en condiciones de seguridad. Empero, de acuerdo con las medidas establecidas por la ley en torno al tema de la seguridad se percibe que estas condiciones no dependen únicamente del estado de los equipos, sino que también se derivan de la situación de los conductores u operadores de los mismos. Por eso, en la ley se atiende tanto a las necesidades de seguridad social de los conductores, como a sus requerimientos de capacitación y a la garantía del pago de sus salarios y del cumplimiento de jornadas máximas de trabajo. La relevancia de la situación de los conductores para la seguridad del servicio de transporte fue destacada por el Ministro de Transporte de aquel entonces, Juan Gómez Martínez, quien en la exposición de motivos del proyecto que se convertiría en la Ley 336 de 1996 expuso: "(...) se destaca cómo la seguridad constituye el eje central alrededor del cual debe girar la actividad transportadora, especialmente en cuanto a la protección de los usuarios, pero sin desconocer que ella es igualmente predicable de los conductores, de los equipos, las mercancías y los empresarios, por ejemplo, todo en aras a garantizarle a los habitantes la efectiva prestación del servicio, entre otras cosas, promoviendo la utilización de medios de transporte masivo..."

(...)

"...Las normas atacadas persiguen tanto garantizarle a los conductores de los equipos de transporte condiciones dignas de trabajo y el pago de sus acreencias laborales, como regular las relaciones entre los distintos sujetos intervinientes en esa actividad, con el fin de que se ajusten a criterios de equidad. Por eso es que se establece que los conductores deben ser contratados directamente por las empresas, que éstas responden solidariamente con los dueños de los equipos ante aquéllos y que el Gobierno debe expedir las normas necesarias para crear relaciones equitativas entre los distintos participantes en la actividad del servicio público del transporte. Con la expedición de estas disposiciones el Congreso materializa la definición del Estado colombiano como un Estado social, en la medida en que intenta regular las relaciones que se generan alrededor de la actividad del transporte y proteger los derechos de los trabajadores. Este fin puede perseguirse de distintas maneras o a través de distintas regulaciones. La ley ha optado por las que se analizan y la Corte no encuentra ningún motivo para declarar su inconstitucionalidad total o parcial ni para condicionar su declaración de exequibilidad. Y si bien se podría argumentar que las disposiciones no son

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

adecuadas o convenientes, o no consultan las condiciones del sector, lo cierto es que ese tipo de análisis es extraño a la Corte, la cual debe concentrar su estudio en el examen de sí las normas acusadas vulneran el texto constitucional...".

El artículo 34 de la Ley 336 de 1996 (Estatuto General del Transporte), determina:

Artículo 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 los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

Así mismo el artículo 36 de la misma ley determina:

Artículo 36.- Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

En el caso de las empresas que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros, la relación contractual con los operadores de los vehículos, en la realidad, dista mucho de lo considerado en la normatividad vigente, en tanto, lo que ocurre, es que quienes contratan, bajo infinidad de inominadas modalidades, que nunca o casi nunca se tipifican como relaciones labores propiamente dichas, es el propietario del vehículo.

La circunstancia relatada se da, por cuanto las empresas que prestan este servicio no tienen un control directo, diario, sobre los vehículos a ellas afiliados, lo que les impide que las previsiones legales ya transcritas, concretamente la establecida en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 se constaten.

Esta específica modalidad de transporte supone en la práctica que el propietario del vehículo, cumpliendo las normas de transporte, afilie el automotor a una empresa habilitada para la prestación de ese servicio, se comprometa a cumplir unas obligaciones contenidas dentro de un contrato de vinculación y cancele en periodos regulares de tiempo una contraprestación que se denomina el rodamiento, igualmente debe cancelar en esos mismos periodos de tiempo las pólizas que amparan la responsabilidad civil contractual y extracontractual.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Las circunstancias descritas hacen que las empresas en su mayoría, pierdan contacto tanto con el vehículo como con su propietario, si es que este se encuentra a paz y salvo con los conceptos consignados en el contrato de vinculación.

La empresa vuelve a tener algún tipo de interacción con el propietario del vehículo cuando la tarjeta de operación, documento esencial que autoriza al automotor a prestar el servicio público de transporte, esta próxima a vencerse.

Si esta circunstancia se evidencia con el propietario del automotor, que decir de los conductores de los automotores, con los cuales las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros no tienen interacción alguna.

Lo anterior lleva a concluir que, al menos en esta modalidad de transporte, lo legislado hasta el momento no cumple con las expectativas ni el espíritu de la norma, pues la realidad fáctica dista mucho de lo consignado en la normatividad vigente, lo que ocurre no por falta de control de las autoridades locales, sino porque el marco legal no ha sido desarrollado atendiendo las verdaderas necesidades del sector lo que sin lugar a dudas supone un desafío a la autoridad pues no cuenta con armas legales suficientes que permitan efectuar un control claro a la actividad, al menos en lo atinente a la contratación de los conductores.

La falta de interacción entre las empresas y los propietarios de los vehículos, con los conductores de los mismos, a no dudarlo supone que el control brille por su ausencia, pues dichos conductores al parecer prestan labores a destajo o bajo contratos verbales de arrendamiento del automotor, lo que determina una especie de esguince a la normatividad laboral vigente.

Adentrándonos un poco en la forma como los conductores prestan sus servicios, se tiene que en la realidad es el propietario del automotor quien de manera autónoma escoge la persona que le conducirá su vehículo, para ello se utilizan variadas fórmulas que van desde el alquiler diario del vehículo hasta aquellos que aunque no consideran una relación laboral como tal si aportan al conductor alguna suma económica para su afiliación al sistema de seguridad social integral.

En el primero de los casos el vehículo es tomado por un conductor quien presta el servicio de transporte y entrega al final de su jornada que puede ser de hasta 12 horas, una suma fija de dinero al propietario del vehículo mas algunos conceptos adicionales que se traducen en el lavado del automotor y la provisión completa de combustible.

Algunos han asimilado este tipo de contratación a un contrato innominado que puede asemejarse al de administración de un vehículo por parte de un tenedor, por lo cual cancela un canon diario.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Sin embargo, esta modalidad ha hecho que la población flotante de conductores de taxi crezca cada día, lo que se traduce en la poca o nula profesionalización de ese oficio situación que conlleva a la falta de pericia por parte de muchas de las personas que se dedican a esa actividad, o que la misma se convierta en una opción rápida para aquellos que no tienen empleo mientras consiguen una oferta de trabajo mejor y duradera.

Para lograr contribuir tanto a la seguridad de los conductores de taxi, como a la misma seguridad de los usuarios que utilizan el servicio, es menester establecer las diferentes modalidades que entrándose del servicio de transporte público individual de pasajeros pueden pactarse en la contratación de los conductores que operaran los vehículos.

Para los anteriores efectos se propone incluirle un párrafo al artículo 34 de la Ley 336 de 1996, que definirá las modalidades de contratación de los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros

Contrato laboral celebrado por parte del propietario del automotor.

Contrato civil de administración del vehículo.

Contrato laboral celebrado por parte de la empresa de transporte.

Contrato de prestación de servicios entre al dueño del vehículo y el conductor.

En el primer y tercer caso el contrato laboral celebrado tendrá que contar con el visto bueno de la empresa de transporte, y en él se estipularán las obligaciones de las partes, la remuneración que obviamente no podrá ser inferior al salario mínimo legal vigente, la jornada de trabajo y la obligación, so pena de declaración de terminación con justa causa del contrato, de acudir cada mes a la empresa de transporte con el ánimo de refrendar la tarjeta de control respectiva, para lo cual la empresa exigirá la comprobación del pago de la seguridad social.

En el segundo caso, se deberá elaborar un contrato civil de arrendamiento del automotor, dentro del cual se fijará el pago del respectivo canon conforme a la jornada de utilización del vehículo, en él igualmente se pactará lo relacionado con el alistamiento del automotor. La empresa para expedir o refrendar la tarjeta de control deberá exigir la comprobación del pago de la seguridad social. Además para acceder a esta modalidad de contratación es necesario como requisito previo que el conductor realice un curso de educación vial ante el organismo de tránsito respectivo.

La afiliación a la seguridad social en este caso puede efectuarla el taxista como independiente.

Tales modalidades de contratación garantizarán que los conductores de vehículos tipo taxi, efectivamente se encuentren afiliados a la seguridad social, ello en virtud a que, para lograr la refrendación de las tarjetas de control, documento que pasa a definirse, se tendrá que demostrar el pago de la cotización respectiva.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

El Decreto Nacional 172 de 2001 establece a partir del artículo 48 la definición, contenido y obligación de porte de la tarjeta de control:

Artículo 48. *Tarjeta de control. La empresa expedirá cada dos (2) meses una tarjeta de control a cada uno de los conductores de los vehículos vinculados, la cual será de color amarillo y su tamaño tendrá como mínimo 25 cm de ancho x 25 cm de largo. Será de carácter permanente, individual e intransferible.*

Su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiendo a las empresas asumir su costo.

Artículo 49. *Requisitos. La empresa expedirá y refrendará la tarjeta de control, siempre que los propietarios de los vehículos acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- 1. Presentación del original de la Licencia de Tránsito*
- 2. Presentar el original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente*
- 3. Revisión técnico-mecánica vigente.*
- 4. Tarjeta de operación vigente.*
- 5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.*

Artículo 50. *Contenido. La tarjeta de control, contendrá como mínimo, los siguientes datos:*

Fotografía reciente del conductor

Número de la tarjeta

Datos personales del conductor

Grupo Sanguíneo

Datos de la empresa

Sitio de control

Letras y números correspondientes a las placas del vehículo

Firma y sello de la empresa



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Número de certificado de movilización y fecha de vencimiento

Espacios para efectuar las refrendaciones durante el mes y día y firma y sello de la empresa.

Número de Orden.

Parágrafo. *Adicionalmente la tarjeta de control debe contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.*

Artículo 51. *Obligación de portarla. Con el fin de proporcionar la mayor información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores deben portar la tarjeta de control en un lugar visible dentro del vehículo.*

Para efectos del respectivo control por parte de las empresas de la afiliación al sistema de seguridad social de los conductores se propone que uno de los requisitos que deben cumplir los propietarios de los vehículos para la expedición de la tarjeta de control sea que se allegue copia del contrato laboral o de administración que se tiene con el conductor y para la refrendación se propone que sea cada mes y para el efecto el conductor debe allegar a la empresa copia del comprobante del pago de la seguridad social integral.

Igualmente y para garantía de seguridad de los usuarios se debe efectuar, por parte de la empresa competente una revisión previa de antecedentes de aquellas personas que opten por el oficio de taxista, para lo cual deberán obtener, previo a la suscripción del contrato laboral o de administración del bien, un certificado de antecedentes que formará parte integral del acuerdo de voluntades.

De los honorables congresistas,

OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO
Senador de la República

ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI
Senador de la República