

**Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No 93 de 2014  
Senado "Por medio del cual se dictan medidas relacionadas con el transporte  
individual de pasajeros"**

Doctor

**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**

Secretario General

Comisión Sexta

Honorable Senado de la República

Respetado señor Secretario.

De conformidad a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión, me permito rendir ponencia POSITIVA para primer debate del proyecto de ley No. 93 de 2014 Senado "Por medio del cual se dictan medidas relacionadas con el transporte individual de pasajeros" de acuerdo a lo siguiente:

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

**1. Objeto del Proyecto.**

Mejorar la calidad del servicio de transporte individual de los vehículos tipo taxi al mejorar las condiciones de contratación de los conductores, reglamentar un sistema de lujo de taxis y crear un fondo destinada a la preparación técnica para la prestación de un mejor servicio.

**2. Antecedentes del Proyecto de Ley.**

El pasado veinticuatro de Septiembre del año en curso, radicamos junto con el Honorable Senador Mauricio Lizcano, el presente proyecto de Ley ante la Secretaría General del Senado de la República; proyecto de ley, al cual se le designó el número 93 de 2014 Senado y fue enviado a la Comisión Sexta de Senado de la República de Colombia para la designación de ponente. Allí dentro de dicha Célula legislativa, el Presidente Laureano Acuña me designó como ponente del proyecto de Ley el día veintiocho de octubre.

**3. Reuniones con taxistas.**

La iniciativa que tuvimos con el Senador Lizcano surgió de reuniones que se sostuvo con gremios de taxis, empresas y taxistas quienes manifestaban sus inquietudes respecto de los temas que se proponen en este proyecto de ley.

#### 4. Legalidad del proyecto de Ley.

##### 4.1 Del servicio de transporte especial de lujo – taxis-

El sistema de transporte en Colombia es un servicio público el cual debe ser garantizado por el Gobierno Nacional, al respecto la Corte Constitucional bajo la Sentencia C-439 de 2011, estableció lo siguiente:

*"A partir del Artículo 24 Superior todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por todo el territorio nacional, de forma que con fundamento en el mismo la ley define el servicio público de transporte como "... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica...". En consecuencia, el servicio público de transporte lleva implícito el derecho de libre locomoción y por tanto de libre acceso, lo cual implica: (i) que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en condiciones de comodidad, calidad y seguridad, (ii) que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización, (iii) que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo, (iv) que el diseño de la infraestructura de transporte, así como la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, supongan que las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos".*

De lo anterior se desprende que aunque el transporte es un servicio público, este también parte de la pre-existencia de un derecho fundamental como lo es el derecho a la locomoción el cual se encuentra consagrado dentro del artículo 24.

En igual sentido, la Ley 105 dentro de sus principios establece claramente lo siguiente:

*Artículo 3: (...)*

*"La 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.*

*Excepcionalmente la Nación, las Entidades Territoriales, los Establecimientos Públicos y las Empresas Industriales y Comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando este no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades*

*públicas estará sometido a las mismas condiciones y regulaciones de los particulares.*

*Existirá un servicio básico de Transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico" (Subrayado fuera de texto)*

De la misma manera el Decreto 171 de 2001 "por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera" el cual contrae dentro de su articulado tiene un nivel de servicio de lujo para la movilización de un municipio a otro.

En igual sentido el Decreto 170 de 2001 dentro del artículo 8 establece la existencia la clasificación de nivel de servicios y dentro de ellos contempla el de Lujo y lo define como: "El que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del Servicio Básico".

Así las cosas, es importante dejar en claro que dentro del sistema normativo Colombiano ya se ha venido presentado el sistema de lujo dentro del sistema de transporte individual de pasajeros, por lo tanto es imperante entender que el concepto de servicio de lujo no es un concepto nuevo, por el contrario es un concepto que desde la Ley 105 de 1993, ya se ha venido contemplando la posibilidad de reglar este concepto.

#### **4.2 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*

Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 325 Bogotá D.C. teléfono 3823040.

[www.andresgarciazuccardi.com](http://www.andresgarciazuccardi.com) Email [info@andresgarciazuccardi.com](mailto:info@andresgarciazuccardi.com),

## AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*como cumplir con las normas sobre la jornada máxima de trabajo (art. 36); 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 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..."* (Subrayado fuera de texto)

Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 325 Bogotá D.C. teléfono 3823040.

[www.andresgarciazuccardi.com](http://www.andresgarciazuccardi.com) Email [info@andresgarciazuccardi.com](mailto:info@andresgarciazuccardi.com),

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 lo 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 laborales propiamente dichas, es el propietario del vehículo.

5

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.

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, está 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 sea escaso, 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.

Profundizar un poco en la forma como los conductores prestan sus servicio, 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 doce horas, una suma fija de dinero al propietario del vehículo más 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.

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 tratándose 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 complementar la Ley 336 normatividad que como se explicó anteriormente se ha venido quedado corta a raíz de la evolución del hombre y las formas de satisfacer sus necesidades, por lo tanto dentro de este proyecto de Ley que definirá las modalidades de contratación de los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros de tres formas:

- 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.

En el primer 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. El contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario debe ser registrado en la empresa de transporte para que ésta afilie al conductor al Sistema General de Seguridad Social y ejerza la vigilancia establecida en el artículo 34 la Ley 336 de 1996.

7

---

En el segundo caso 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.

En el tercer caso el contrato laboral celebrado supone la entrega material del bien para que el conductor lo use durante una jornada pactada y luego de ella entregue al propietario una suma líquida de dinero como contraprestación.

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.

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 expedirán 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*

*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 presentar 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.

#### 4.3 Fondo de capacitación y formación.

Mediante este fondo de capacitación y formación se pretende que todas las personas que hacen parte de esta profesión, puedan adquirir estudios técnicos de capacitación para que estos presenten un servicio más amable con todos los colombianos, pues en la realidad existen quejas constantes de los usuarios que hacen uso de este medio de transporte.

Las quejas diarias de los usuarios fortalecen la idea de implementar educación para los transportadores que día a día sufren del tráfico en todas las ciudades de Colombia, el clima inclemente, los malos conductores en todos los servicios y demás circunstancias que pueden influir en el comportamiento del conductor de taxi, generando una mala atención a las personas que usan el servicio.

La idea principal del proyecto de Ley es poder implementar cursos de capacitación y educación para la prestación formal de un sistema de transporte que es tan importante y necesario entre todos los colombianos.

La capacitación se realizará a todos los taxistas bien sean estos básicos o de lujo, sin que exista discriminación alguna, por dos representantes legales de las empresas de transporte individual, representantes de vehículos de transporte individual de pasajeros, y por representantes de asociaciones de conductores de taxis.

#### 4.4 Modificaciones al Articulado.

A continuación se presentan las modificaciones para la presente ponencia.

<b>Proyecto de Ley No 93 Senado de 2014.</b>	<b>Ponencia para Primer debate del Proyecto de Ley No 93 Senado de 2014.</b>	<b>Razones de modificación</b>
<b>ARTÍCULO 1: OBJETO DE LA LEY:</b> La presente ley	<b>ARTÍCULO 1: OBJETO DE LA LEY:</b> La presente ley	Se elimina dentro del artículo la asignación de cupos de

<p>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.</p>	<p>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, y fijar los requisitos mínimos para la profesionalización.</p>	<p>lujo para taxis de lujo. Lo anterior se debe que no es pertenencia del presente proyecto de ley fijar los parámetros de los mal llamados cupos.</p>
<p><b>ARTÍCULO 2: AMBITO DE APLICACIÓN:</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 2: AMBITO DE APLICACIÓN:</b> 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.</p>	<p><b>QUEDA IGUAL</b></p>
<p><b>ARTÍCULO 3:</b> Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>a. Taxi.</b> Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.</p> <p><b>b. Empresa de transporte individual de pasajeros:</b> Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad</p>	<p><b>ARTÍCULO 3:</b> Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:</p> <p><b>a. Taxi.</b> vehículo destinado al servicio público individual de pasajeros.</p> <p><b>b. Empresa de transporte individual de pasajeros en vehículos taxi:</b> Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que cuenta</p>	<p>Las modificaciones corresponden a lo siguiente:</p> <p>* <u>Frente al literal a</u>, se cambia la palabra vehículo por la palabra vehículo, pues la última amplía el margen de unos de los propósitos del proyecto de ley como es implementar vehículos más grandes, al igual que limosinas.</p> <p>* <u>El literal b</u>, se corrige con el fin de mejorar la coherencia del literal.</p> <p>* <u>El literal C</u>, se elimina, ya</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>local competente, dedicada a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.</p> <p><b>c. Cupo:</b> Es la capacidad transportadora o de reposición expedida por la autoridad competente.</p> <p><b>d. Tarjeta de Control.</b> 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.</p>	<p>con vehículos taxi para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros</p> <p><b>c. Tarjeta de Control.</b> Documento individual e intransferible expedido mensualmente y que acredita al conductor que la porta como el autorizado para desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo, por medio de un contrato.</p>	<p>que no se propósito del proyecto de ley hablar de cupos.</p> <p>* <u>El literal D pasa a ser literal C,</u> respecto de la tarjeta de control se establece la definición más acorde con la realidad que actualmente se vive dentro del sector.</p>
<p><b>ARTÍCULO 4: Niveles de servicios.</b> El servicio de transporte individual de pasajeros se prestará a través de los siguientes niveles de servicio:</p> <p><b>a. BÁSICO.</b> 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.</p> <p><b>b. DE LUJO:</b> Ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y</p>	<p><b>ARTÍCULO 4: Niveles de servicios.</b> El servicio de transporte individual de pasajeros se prestará a través de los siguientes niveles de servicio:</p> <p><b>a. BÁSICO.</b> 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.</p> <p><b>b. DE LUJO:</b> Ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y</p>	<p>Queda igual, sin embargo por técnica legislativa en el literal b se cambia el número 7 por el mismo número pero en letras.</p> <p>En igual sentido, respecto del literal C, se cambia el número nueve por el mismo número pero en letras.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>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.</p> <p>c. LIMOSINAS. Vehículos con mayores comodidades y lujos con capacidad hasta de 9 pasajeros y su tarifa será superior a las del servicio básico.</p>	<p>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 siete pasajeros.</p> <p>c. LIMOSINAS. Vehículos con mayores comodidades y lujos con capacidad hasta de nueve pasajeros y su tarifa será superior a las del servicio básico.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 5:</b> <b>Modalidades para la vinculación de los conductores del servicio público individual de pasajeros.</b> 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:</p> <p>a. Contrato laboral suscrito entre el conductor y el</p>	<p><b>ARTÍCULO 5:</b> <b>Modalidades para la vinculación de los conductores del servicio público individual de pasajeros.</b> 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:</p> <p>a. Contrato laboral suscrito entre el</p>	<p>Se elimina dentro del artículo el párrafo que obliga a los conductores presentar certificado de antecedentes, puesto que de exigirlo se estaría discriminando a una parte de la población colombiana y aún más cuando nos encontramos de cara a un proceso de paz.</p>

<p>propietario del vehículo.</p> <p>b. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.</p> <p>c. Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito ente el propietario del bien y el conductor.</p> <p>d. Contrato de Prestación de Servicios entre el propietario del vehículo y el conductor.</p> <p><b>Parágrafo:</b> 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.</p>	<p>conductor y el propietario del vehículo.</p> <p>b. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.</p> <p>c. Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito ente el propietario del bien y el conductor.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 6: Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 6: Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo.</b> 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.</p> <p>El contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario debe ser registrado en la empresa de</p>	<p>Al presente artículo se agrega un inciso nuevo y un parágrafo mediante los cuales se determina la forma en que existirá la solidaridad entre la empresa, el propietario del vehículo y el conductor.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

	<p>transporte para que ésta afilie al conductor al Sistema General de Seguridad Social y ejerza la vigilancia establecida en el artículo 34 la Ley 336 de 1996.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1:</b> El registro del contrato en la empresa de que trata el presente artículo supone la aceptación expresa de aquella. Si el contrato no se registra en la empresa de transporte, ésta deja de ser solidaria respecto de las obligaciones que se deriven de la relación laboral.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 7: Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.</b> 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.</p> <p>Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.</p> <p>Bajo esta modalidad de vinculación la empresa de transporte tendrá derecho a cobrar al propietario del automotor junto con el derecho de rodamiento, los</p>	<p><b>ARTÍCULO 7: Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.</b> 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.</p> <p>Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.</p> <p>Bajo esta modalidad de vinculación la empresa de transporte tendrá derecho a cobrar al propietario del automotor junto con las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación,</p>	<p>Se agrega un inciso mediante el cual amplía las exigencias para el pago de los salarios de los conductores bajo esta modalidad.</p> <p>La modificación se debe porque dentro del contrato laboral, se establecerán las obligaciones existentes entre empleador y empleado.</p>

salarios de los conductores.	los salarios de los conductores.	
<p><b>ARTÍCULO 8: Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito entre el propietario del bien y el conductor.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8: Contrato de uso del vehículo automotor para trabajo.</b> Este tipo de vínculo contractual supone la entrega material del bien para que el conductor lo use 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.</p> <p><b>Parágrafo:</b> El propietario del vehículo deberá exigir el pago de seguridad social para poder dejar el vehículo en uso del conductor.</p> <p><b>Parágrafo 2:</b> El conductor usufructuario del vehículo reconocerá al usufructuante como propietario del vehículo.</p>	<p>Se cambia la modalidad de contratación toda vez que el contrato de administración correspondería a un mandato que suscribiría el dueño del vehículo y el conductor. En la actualidad a los administradores de los taxis se les entrega las funciones de tramitar documentos, seleccionar, constatar, registrar, retirar conductores y asistir a determinadas diligencias.</p> <p>La figura de arriendo no se encuentra acorde con la situación actual ya que se estaría arrendando un bien mueble y no existe un control para su devolución, es decir el arrendatario podría negarse a restituir el bien.</p> <p>Por lo anterior, se agregan dos párrafos nuevos los cuales explican las condiciones del contrato.</p>
<p><b>ARTÍCULO 9: Contrato de prestación de servicios:</b> 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</p>	<p><b>SE ELIMINA</b></p>	<p><b>SE ELIMINA</b></p> <p>La causal de eliminar este artículo del presente proyecto de ley, es porque si existiera dicho contrato de prestación de servicios habría una subordinación real entre el dueño del vehículo y el conductor,</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>en ningún caso supone una relación laboral entre las partes.</p> <p>Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo para que exista solidaridad.</p>		<p>situación que podría conllevar a perjudicar la relación laboral y a proceso judiciales.</p>
<p><b>ARTÍCULO 10:</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo:</b> 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.</p> <p>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.</p>	<p><b>Artículo 9: CAPACITACIÓN</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo:</b> 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.</p> <p>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</p>	<p>El artículo 10 de del proyecto original quedará como artículo 9 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

	para ofrecer los programas educativos.	
<p><b>ARTÍCULO 11: TARJETA DE CONTROL:</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo:</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 10: TARJETA DE CONTROL:</b></p> <p>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 los siguientes documentos:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Original de la licencia de tránsito del taxi que conduce.</li> <li>2. Original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente.</li> <li>3. Original del Certificado de Revisión Técnico Mecánica vigente.</li> <li>4. Original de la Tarjeta de Operación vigente.</li> <li>5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.</li> </ol> <p>Para la obtención de la tarjeta de control o su renovación, los propietarios o conductores que presten el servicio público individual de</p>	<p>El artículo 11 de del proyecto original quedará como artículo 10 dentro de la ponencia el cual sufrirá las siguientes modificaciones.</p> <p>Se amplían las condiciones para la tarjeta de control, lo anterior por cuanto se hace necesario tener una regulación controlada de conductores.</p> <p>Igualmente con el ánimo de mejorar el servicio y que existan realmente conductores profesionales que presenten un servicio adecuado.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

	<p>pasajeros, deben estar registrados en la empresa de transporte donde se encuentra vinculado el taxi, con el fin de constatar que el conductor se encuentra afiliado y al día en la provisión de pagos al Sistema de Seguridad Social como cotizante. Igualmente, para la expedición de la tarjeta de control, el conductor deberá contar con la licencia de conducción vigente y correspondiente a la categoría del vehículo que se va a conducir.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 12:</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo:</b> 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.</p>	<p>El artículo 12 que corresponde al proyecto radicado será eliminado de la presente ponencia</p>	<p>El artículo 12 que corresponde al proyecto radicado será eliminado de la presente ponencia</p>
<p><b>ARTICULO 13. INGRESO DE LOS VEHÍCULOS AL PARQUE AUTOMOTOR.</b> 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</p>	<p><b>ARTÍCULO 11: INGRESO DEL SERVICIO DE LUJO AL PARQUE AUTOMOTOR</b></p> <p>A partir de la expedición de la presente ley, las autoridades de transporte competentes autorizarán el ingreso de taxis de lujo, limosinas, camperos y</p>	<p>Frente al artículo 13 del proyecto original y que en la ponencia se convertirá en 11 Se deja en claro que no se hace referencia a cupos nuevos o capacidades transportadoras; por lo tanto, los servicios de lujo que quieran entrar a operar deberán realzarlo con los</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>camionetas, para prestar el servicio de transporte terrestre automotor individual, en el nivel de servicio de lujo.</p> <p>El Ingreso del servicio de lujo se realizará únicamente por reposición de nivel básico o de lujo si ya existiera.</p> <p>La autoridad local reglamentará la cantidad de servicios de lujo que podrán transitar dentro de cada ciudad o municipio sin embargo esta no podrá ser menor del 30% ni mayor al 50% de la capacidad transportadora de autorizada dentro de cada ciudad o municipio.</p>	<p>mismos cupos o capacidades trasportadoras dentro de la ciudad o municipio. Igualmente se deja un margen a discrecionalidad a la autoridad local para poder incluir el sistema de lujo.</p>
<p><b>ARTÍCULO 14. CONDICIONES DE LOS VEHICULOS.</b> Los vehículos destinados a la prestación del nivel de servicio de lujo, deben cumplir las siguientes condiciones mínimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Modelo: Debe ser último modelo de año para iniciar la prestación del servicio.</li> <li>b. Estar pintados en su totalidad de color</li> </ul>	<p><b>ARTÍCULO 12. CONDICIONES DE LOS VEHICULOS.</b> Los vehículos destinados a la prestación del nivel de servicio de lujo, deben cumplir las siguientes condiciones mínimas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Modelo: Debe ser último modelo de año para iniciar la prestación del servicio.</li> <li>b. Estar pintados en su totalidad de color</li> </ul>	<p>El artículo 14 de del proyecto original quedará como artículo 12 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>pantone yellow (amarillo) 13-0759 o su equivalente en otra escala de colores que sea reconocida internacionalmente.</p> <p><b>c.</b> Tener sistemas de seguridad ABS, bolsas de aire, aire acondicionado y cinturones de seguridad para conductor y pasajeros.</p> <p><b>d.</b> Tener Baúl o porta equipajes no menor a 350 litros de capacidad.</p> <p><b>e.</b> Tener Largo total no menor a 4,15 metros.</p>	<p>pantone yellow (amarillo) 13-0759 o su equivalente en otra escala de colores que sea reconocida internacionalmente.</p> <p><b>c.</b> Tener sistemas de seguridad ABS, bolsas de aire, aire acondicionado y cinturones de seguridad para conductor y pasajeros.</p> <p><b>d.</b> Tener Baúl o porta equipajes no menor a 350 litros de capacidad.</p> <p><b>e.</b> Tener Largo total no menor a 4,15 metros.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 15.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 13.HABILITACIÓN</b> La autoridad Local competente a través de su secretaria u órgano encargado de la movilidad será la encargada de habilitar a las empresas que quieran prestar el servicio de transporte de pasajeros individual de lujo.</p> <p><b>Parágrafo:</b> Las empresas de transporte público individual de pasajeros de taxis que operan en la actualidad, podrán implementar el servicio de lujo de taxis.</p>	<p>El artículo 15 de del proyecto original quedará como artículo 13 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>
<p><b>ARTÍCULO 16. VIDA ÚTIL EN EL SERVICIO DE TAXIS.</b> La vida útil de los</p>	<p><b>ARTÍCULO 14. VIDA ÚTIL EN EL SERVICIO DE TAXIS.</b> La vida útil de los</p>	<p>El artículo 16 de del proyecto original quedará como artículo 14 dentro de la</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>ponencia que quedará igual en su contenido.</p>
<p><b>ARTÍCULO 17: TARIFAS:</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>El reajuste anual será determinado en base al reajuste de la canasta familiar del año anterior.</p>	<p><b>ARTÍCULO 15: TARIFAS:</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>El reajuste anual será determinado en base al reajuste de la canasta familiar del año anterior.</p>	<p>El artículo 19 de del proyecto original quedará como artículo 16 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>
<p><b>ARTÍCULO 18.</b> Los cupos existentes prestados bajo la modalidad de servicio básico podrán ser implementados</p>	<p>El artículo 18 del presente artículo del proyecto de ley radicado, quedó consagrado dentro del inciso 3 del</p>	<p>El artículo 18 del presente artículo del proyecto de ley radicado quedó consagrado dentro del inciso 3 del</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>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.</p>	<p>artículo 11 de la presente ponencia.</p> <p>Por lo tanto, se eliminará dentro de la ponencia.</p>	<p>artículo 11 de la presente ponencia.</p> <p>Por lo tanto, se eliminará dentro de la ponencia.</p>
<p><b>ARTÍCULO 19. FONDO DE FORMACION Y CAPACITACION PROFESIONAL DE CONDUCTORES DE TAXIS.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 16. FONDO DE FORMACION Y CAPACITACION PROFESIONAL DE CONDUCTORES DE TAXIS.</b> 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.</p>	<p>El artículo 19 de del proyecto original quedará como artículo 16 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>
<p><b>ARTÍCULO 20.</b> La sostenibilidad financiera de FONTAXI se dará a través de los recursos provenientes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. El valor que pagan los propietarios por la asignación de nuevos cupos para matricular un taxi.</li> <li>b. Por donaciones.</li> <li>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</li> </ul>	<p><b>ARTÍCULO 17.</b> La sostenibilidad financiera de FONTAXI se dará a través de los recursos provenientes de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a. Por donaciones.</li> <li>b. Por el aporte anual que deberán realizar las empresas de servicio público individual de pasajeros que será determinado por el Gobierno Nacional mediante la reglamentación respectiva para cada distrito o municipio.</li> <li>c. Por un porcentaje</li> </ul>	<p>El artículo 20 del proyecto original quedará como artículo 17 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>reglamentación respectiva para cada distrito o municipio.</p>	<p>determinado por el Gobierno Nacional por concepto de infracciones de tránsito y multas de transporte realizadas por parte de los conductores de transporte público.</p> <p><b>d.</b> Por un porcentaje determinado de los aportes que se pagan al Sena por el grupo al Sena por este grupo de trabajadores.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 21. ADMINISTRACION DE FONTAXI.</b> Corresponde a una junta directiva conformada por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Ministro de Transporte o su delegado.</li> <li>2. Por dos (2) representantes legales de las empresas de transporte individual.</li> <li>3. Por dos (2) representantes de los propietarios de vehículos de transporte individual de pasajeros.</li> <li>4. Por cuatro (4) representantes de asociaciones de</li> </ol>	<p><b>ARTÍCULO 18. ADMINISTRACION DE FONTAXI.</b> Corresponde a una junta directiva conformada por:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El Ministro de Transporte o su delegado.</li> <li>2. Por dos (2) representantes legales de las empresas de transporte individual.</li> <li>3. Por dos (2) representantes de los propietarios de vehículos de transporte individual de pasajeros.</li> <li>4. Por cuatro (4) representantes de asociaciones de</li> </ol>	<p>El artículo 21 del proyecto original quedará como artículo 18 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.</p>

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

conductores de taxis.  La junta directiva nombrará a un presidente el cual será el representante legal de FONTAXI.	conductores de taxis.  La junta directiva nombrará a un presidente el cual será el representante legal de FONTAXI.	
<b>ARTÍCULO 22 DE CONSTITUCIÓN DE FONTAXI.</b> 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.	<b>ARTÍCULO 19 DE CONSTITUCIÓN DE FONTAXI.</b> 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.	El artículo 22 del proyecto original quedará como artículo 19 dentro de la ponencia que quedará igual en su contenido.
<b>ARTÍCULO 23. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS EMPRESAS.</b> 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	<b>ARTÍCULO 20. OBLIGACIONES ESPECIALES DE LAS EMPRESAS.</b> 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	El artículo 20 del proyecto original quedará como artículo 17 dentro de la ponencia en el cual se elimina el literal e, toda vez que este requisito ya se encuentra consagrado en las formas de contratación contenidas dentro de esta ponencia.  Igualmente se suprime la exigencia de certificado de antecedentes judiciales, toda vez que a pesar de que el conductor cuente con antecedentes no se le puede negar la posibilidad del derecho al trabajo y más aún cuando nos encontramos de cara a un proceso de paz.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>control de los vehículos, sus conductores y los pasajeros.</p> <p>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.</p> <p>c) Llevar indicadores y estadísticas sobre la operación.</p> <p>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, recorridos, fecha, hora, costo del servicio y calificación de servicio. Esta información debe estar a disposición de las autoridades de control y vigilancia.</p> <p>e) Exigir a los conductores y propietario de taxis respeto de normas de tránsito y</p>	<p>control de los vehículos, sus conductores y los pasajeros.</p> <p>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.</p> <p>c) Llevar indicadores y estadísticas sobre la operación.</p> <p>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, recorridos, fecha, hora, costo del servicio y calificación de servicio. Esta información debe estar a disposición de las autoridades de control y vigilancia.</p> <p>e) Las empresas y los propietarios vigilarán que los conductores de</p>	<p>No puede existir discriminación.</p>
--	---	---

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

<p>transporte, atención y calidad del servicio prestado a los usuarios durante los últimos cinco años y certificación de capacitación por competencias laborales.</p> <p>Estos antecedentes deberán ser certificados por las empresas de taxis y las autoridades competentes.</p> <p>f) Las empresas y los propietarios vigilarán 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.</p>	<p>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.</p>	
<p><b>ARTÍCULO 24:</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p><b>ARTÍCULO 21:</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.</p>	

Por todo lo demás, esta iniciativa cumple con los mandatos consagrados en el ordenamiento jurídico, constitucional, legal, jurisprudencial y de convivencia, que permiten que una vez cumplido el trámite que la Carta Política y el Reglamento del Congreso determinan, se convierta en Ley de la República.



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

## **PROPOSICIÓN**

Dese primer debate al proyecto de Ley No 093 de 2014 Senado "Por medio del cual se dictan medidas relacionadas con el transporte individual de pasajeros" conforme al siguiente texto.

Cordialmente,

**ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI**  
Senador de la República



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

## TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

### PROYECTO DE LEY No.093 DE 2014 SENADO.

### “POR MEDIO DEL 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, 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.

28

#### CAPITULO II DEFINICIONES

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

- 1. Taxi.** Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.
- 2. 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.
- 3. Cupo:** Es la capacidad transportadora o de reposición expedida por la autoridad competente.
- 4. 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.

### **CAPITULO III DEL SERVICIO DE TRANSPORTE**

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

1. **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.
2. **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 siete pasajeros.
3. **LIMOSINAS.** Vehículos con mayores comodidades y lujos con capacidad hasta de nueve pasajeros y su tarifa será superior a las del servicio básico.

### **CAPITULO III 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.

**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.

El contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario debe ser registrado en la empresa de transporte para que ésta afilie al conductor al Sistema General de Seguridad Social y ejerza la vigilancia establecida en el artículo 34 la Ley 336 de 1996.

**PARÁGRAFO 1:** El registro del contrato en la empresa de que trata el presente artículo supone la aceptación expresa de aquella. Si el contrato no se registra en la empresa de

transporte, ésta deja de ser solidaria respecto de las obligaciones que se deriven de la relación laboral.

**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 las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación, los salarios de los conductores.

**ARTÍCULO 8: Contrato de uso del vehículo automotor para trabajo.** Este tipo de vínculo contractual supone la entrega material del bien para que el conductor lo use 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.

**Parágrafo:** El propietario del vehículo deberá exigir el pago de seguridad social para poder dejar el vehículo en uso del conductor.

**Parágrafo 2:** El conductor usufructuario del vehículo reconocerá al usufructuante como propietario del vehículo.

**Artículo 9: Capacitación** 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.

#### **CAPITULO IV**

### **DE LAS MATRICULAS Y CAPACIDAD TRANSPORTADORA EXISTENTES**

**ARTÍCULO 10: TARJETA DE CONTROL:** 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 los siguientes documentos:

1. Original de la licencia de tránsito del taxi que conduce.
2. Original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente.
3. Original del Certificado de Revisión Técnico Mecánica vigente.
4. Original de la Tarjeta de Operación vigente.
5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.

Para la obtención de la tarjeta de control o su renovación, los propietarios o conductores que presten el servicio público individual de pasajeros, deben estar registrados en la empresa de transporte donde se encuentra vinculado el taxi, con el fin de constatar que el conductor se encuentra afiliado y al día en la provisión de pagos al Sistema de Seguridad Social como cotizante. Igualmente, para la expedición de la tarjeta de control, el conductor deberá contar con la licencia de conducción vigente y correspondiente a la categoría del vehículo que se va a conducir.

31

---

**ARTÍCULO 11: INGRESO DEL SERVICIO DE LUJO 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.

El Ingreso del servicio de lujo se realizará únicamente por reposición de nivel básico o de lujo si ya existiera.

La autoridad local reglamentará la cantidad de servicios de lujo que podrán transitar dentro de cada ciudad o municipio sin embargo esta no podrá ser menor del 30% ni mayor al 50% de la capacidad transportadora de autorizada dentro de cada ciudad o municipio.

**ARTÍCULO 12. CONDICIONES DE LOS VEHICULOS.** Los vehículos destinados a la prestación del nivel de servicio de lujo, deben cumplir las siguientes condiciones mínimas:

1. Modelo: Debe ser último modelo de año para iniciar la prestación del servicio.

Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 325 Bogotá D.C. teléfono 3823040.

[www.andresgarciazuccardi.com](http://www.andresgarciazuccardi.com) Email [info@andresgarciazuccardi.com](mailto:info@andresgarciazuccardi.com)

2. Estar pintados en su totalidad de color pantone yellow (amarillo) 13-0759 o su equivalente en otra escala de colores que sea reconocida internacionalmente.
3. Tener sistemas de seguridad ABS, bolsas de aire, aire acondicionado y cinturones de seguridad para conductor y pasajeros.
4. Tener Baúl o porta equipajes no menor a 350 litros de capacidad.

Tener Largo total no menor a 4,15 metros.

**ARTÍCULO 13. HABILITACIÓN** La autoridad Local competente a través de su secretaria u órgano encargado de la movilidad será la encargada de habilitar a las empresas que quieran prestar el servicio de transporte de pasajeros individual de lujo.

**Parágrafo:** Las empresas de transporte público individual de pasajeros de taxis que operan en la actualidad, podrán implementar el servicio de lujo de taxis.

**ARTÍCULO 14. 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.

32

**ARTÍCULO 15: 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.

## CAPITULO V FONDO DE FORMACIÓN Y CAPACITACIÓN

**ARTICULO 16. 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.

Carrera 7 No. 8-68 Edificio Nuevo del Congreso Of. 325 Bogotá D.C. teléfono 3823040.

[www.andresgarciazuccardi.com](http://www.andresgarciazuccardi.com) Email [info@andresgarciazuccardi.com](mailto:info@andresgarciazuccardi.com),



**ARTÍCULO 17.** La sostenibilidad financiera de FONTAXI se dará a través de los recursos provenientes de:

- a. Por donaciones.
- b. Por el aporte anual que deberán realizar las empresas de servicio público individual de pasajeros que será determinado por el Gobierno Nacional mediante la reglamentación respectiva para cada distrito o municipio.
- c. Por un porcentaje determinado por el Gobierno Nacional por concepto de infracciones de tránsito y multas de transporte realizadas por parte de los conductores de transporte público.
- d. Por un porcentaje determinado de los aportes que se pagan al Sena por el grupo al Sena por este grupo de trabajadores.

**ARTÍCULO 18. 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 19 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 20. 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:

- f) 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.
- g) Contar con una central de control que garantice el monitoreo y seguimiento de la operación de todos sus vehículos bien sean propios o afiliados.
- h) Llevar indicadores y estadísticas sobre la operación.
- i) 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, recorridos, fecha, hora, costo del servicio y calificación de servicio. Esta información debe estar a disposición de las autoridades de control y vigilancia.
- j) Las empresas y los propietarios vigilarán 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.

Cordialmente,

**ANDRÉS FELIPE GARCÍA ZUCCARDI**  
Senador de la República