**PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_\_2019.**

**POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DE BIENESTAR PARA LOS CONDUCTORES DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL EN VEHICULOS TAXI**

**“LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA”**

**EL CONGRESO DE LA REPUBLICA DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO PRIMEROº. OBJETO:** Créase el programa de bienestar para los conductores de servicio público de transporte terrestre individual, que se presta en vehículos tipo taxi, que comprende un auxilio funerario, auxilio educativo, préstamos de emprendimiento y el Seguro de Accidentes Personales de que trata el artículo 7 del Decreto 1047 de 2014, compilado en el Decreto 1079 de 2015.

**PARÁGRAFO.** El Programa de bienestar para los conductores de servicio público de transporte terrestre individual, que se presta en vehículos tipo taxi contará con un Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista.

**ARTÍCULO SEGUNDO°.** **FUENTES DE FINANCIACIÓN DEL PROGRAMA DE BIENESTAR PARA LOS CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL.** Con el objeto de garantizar la sostenibilidad del programa de bienestar para los conductores de servicio público de transporte individual, serán dos las fuentes que puede contemplar la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana competente:

**PARÁGRAFO 1°. Multas impuestas por infracciones al transporte**. Apartir de la promulgación de la presente Ley, se autoriza a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana destinar el 10% del valor de las multas impuestas por infracciones al transporte, cuyo proceso sancionatorio está a cargo de la administración local, para la creación y administración del fondo.

**PARÁGRAFO 2°.** Para estos efectos entiéndase que las infracciones por faltas contra Estatuto del Transporte impuestas a vehículos particulares y de servicio público en las modalidades con jurisdicción nacional, incluyendo las que se generen por quienes que prestan servicios no autorizados de que trata el art. 16 de la Ley 336 de 1996, deben ser tramitados por las autoridades de transporte municipal, distrital y/o metropolitana donde se cometió la infracción, pero en todo caso, deberá trasladarse el cincuenta por ciento (50%) de los recursos que se recauden por el cobro de estas multas, a la Superintendencia de Transporte. De este valor del cincuenta por ciento (50%) de los recursos que le correspondan a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, se destinará el diez por ciento (10%)  para financiar el programa de bienestar contenido en la presente Ley.

**PARÁGRAFO 3°.** Del 50 % de los recursos que le correspondan a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, se destinará el 10 % para financiar el programa de bienestar contenido en la presente Ley.

**ARTÍCULO SEGUNDO°.** **Importe en el costo de la tarjeta de operación**: Apartir de la promulgación de la presente Ley, se deberá incluir dentro del costo de la tarifa de expedición de la tarjeta de operación, exigida para prestar el servicio público de transporte individual de que trata el artículo 36 del Decreto 172 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015, un importe adicional del 15 % del valor del trámite.

**PARÁGRAFO.** El valor adicional por concepto de la renovación de la tarjeta de operación se cobrará cada vez que haya necesidad de renovarla.

**ARTÍCULO TERCERO°. DESTINACIÓN.** El valor recaudado por los conceptos antes descritos, serán consignados en el Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista, que para estos efectos se constituya, destinados a financiar el programa de bienestar contenido en esta Ley, que busca amparar los beneficios para los conductores de servicio público de transporte individual, a través de los cuales se pretende mejorar su calidad de vida y elevar sus condiciones de bienestar.

La distribución de los recursos recaudados se hará de la siguiente manera:

* 1. El veinte (20%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio funerario.
	2. El cincuenta (50%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio educativo al taxista y su núcleo familiar.
	3. El treinta (30%) por ciento del valor de ingresos para créditos de emprendimiento para los conductores o sus familiares en primer grado de consanguinidad.

**ARTÍCULO CUARTO°. RECAUDO DE LOS RECURSOS:** El recaudo de los recursos previstos para la sostenibilidad del programa de bienestar, será responsabilidad de la autoridad municipal, distrital y /o metropolitana quien, con respecto al recurso derivado de la expedición y renovación de la tarjeta de operación, velará por que la empresa cancele el valor correspondiente al momento de tramitar la tarjeta de operación.

**ARTÍCULO QUINTO°. CONSIGNACIÓN DE LOS RECURSOS.** Los recursos recaudados deberán ser consignados en el fondo que para estos efectos se constituya por cada autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, el cual contará con una cuenta especialque será administrada por la autoridad de transporte en forma conjunta con las empresas responsables del servicio, y donde participará siempre un delegado de los propietarios y uno de los conductores.

**PARÁGRAFO**. La Cuenta Especial de Fomento y Bienestar al Taxista contará con una subcuenta para cada empresa de transporte habilitada, en la que se deberán consignar los recursos recaudados.

**ARTÍCULO SEXTO°. ADMINISTRACIÓN DE LOS RECURSOS RECAUDADOS POR LA EXPEDICIÓN Y RENOVACIÓN DE LAS TARJETAS DE OPERACIÓN.** El Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista funcionará como un encargo fiduciario, con una cuenta especial sin personería jurídica y con destinación específica, creada y administrada por la autoridad de transporte competente.

Para la dirección y administración de esta cuenta especial, la autoridad competente deberá:

1. Conformar un comité con cada empresa debidamente habilitada en la que participará un delegado de los propietarios y uno de los conductores para adoptar las políticas de ejecución de los recursos del fondo.
2. Desarrollar las operaciones administrativas, financieras y contables de la cuenta especial, de acuerdo con las normas reguladoras vigentes.
3. Velar por que ingresen efectivamente a la cuenta especial los recursos provenientes de las fuentes previstas.
4. Distribuir los recursos de la cuenta especial de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley y la reglamentación que se expida por la autoridad de transporte responsable.
5. Elaborar un informe anual de ingresos y gastos con los indicadores de gestión de los recursos de la cuenta.
6. Rendir los informes anuales que requieran los organismos de control, las Comisiones Sextas de Senado de la República y Cámara de Representantes y demás autoridades del Estado.
7. Las demás relacionadas con la administración de la cuenta especial.

**ARTÍCULO SÉPTIMO**. **TÉRMINO DE REGLAMENTACIÓN.** Las autoridades de transporte contarán con un término de seis meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley para reglamentar los mecanismos que les permitan a los conductores acceder a los beneficios a los que se refiere la presente ley.

**ARTÍCULO OCTAVO°**. **VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica o deroga las normas que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,

**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**

Representante a la Cámara por Valle del Cauca

Partido Centro Democrático.

**EXPOSICION DE MOTIVOS**

En Colombia la llegada del taxi es tardía con relación a Europa y Estados Unidos. La fecha en la que el primer vehículo llegó al país es incierta, pero lo que se presume es que en Colombia la primera flota oficial llegó en 1929 (El Tiempo, 2008). Después del año 1930, Antonio María Pradilla, fundador de Praco, empresa dedicada a la comercialización de vehículos, decidió crear una flota de carros para buscar alguna rentabilidad, en donde los 20 primeros fueron puestos en servicio causando sensación en la ciudad, emoción que provocó que en los cuatro meses siguientes, los 100 vehículos restantes tuvieran una buen acogida por los ciudadanos y comenzara a dar frutos el negocio de movilidad (Mejía, F. La historia del taxi en el mundo y en Colombia, 2013 en Martínez Garzón, J. F. & Bacca Benítez, J. M. (s.f.), 4).

Los Taxistas han sido un actor social importante en cuanto a dinámica de transporte público individual se refiere.

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi en Colombia, tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este sector, pues hoy, la gran mayoría de conductores no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo, los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. En segundo lugar, se evidencia el incumplimiento del decreto 1047 del 2014, el cual obliga a los propietarios de los vehículos a afiliar a sus conductores al sistema integral de seguridad social.

*DECRETO 1047 DE 2014.*

**“*por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”***

Todas estas causas hacen que el escenario laboral, adicional a la aparición de plataformas tecnológicas como UBER dentro de las dinámicas de transporte público individual, se mantenga más complejas para los taxistas no propietarios.

El transporte público individual aglutina un conjunto de dificultades al no estar reglamentado todo aquel espectro que puede dinamizar la entrada de nuevos actores a el mercado de transporte, es decir que el sector del gremio de taxistas se encuentra realmente en desventaja con respecto a las nuevas lógicas que las comunicaciones les brindan a los procesos de transporte, en otras palabras, el servicio prestado por los taxistas, se configura como un  escenario vulnerable a la inserción de nuevos actores, en capacidad de instrumentalizar el mercado de transporte, tal y como lo es UBER, y por ellos deben brindárseles condiciones y posibilidades de mantener viable su existencia dentro del mercado de transporte público individual, esto es, generándoles algunos mecanismos de bienestar. Procurando mantener sus condiciones económicas y laborales, en aras de no verse en una posición más complicada.

Con el fin de demandar reformas respectivas al bienestar de los taxistas, siendo este entendido ante todo como: la búsqueda de la calidad de vida en general de los mismos, exaltando así la labor del taxista, y dar un primer paso en el diseño, estructuración e implementación de incentivos de bienestar con el fin de garantizar un ambiente favorable en el desarrollo de las actividades laborales; se ha querido poner en consideración la creación de una cuenta especial a cargo del Ministerio del Transporte, con el fin de mitigar la falta de seguridad y garantías laborales, y también la estructura del sector que tiende a beneficiar a las empresas afiliadoras y a los propietarios

Con el fin de comprender a cabalidad las problemáticas que afectan al sector de los taxis se hace necesario examinarlo a través de cifras y datos que permitan visualizar las necesidades y carencias presentes en la actualidad

A nivel nacional, para el año 2019 el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) certifica la existencia de 217.197 taxis matriculados en Colombia; si la media de turnos en un taxi es de tres, día y noche, puedo suponer que existen 651.591 taxistas de profesión.

Según cifras entregadas por Hugo Ospina (líder Gremial Taxista) en la actualidad están rodando en la ciudad de Bogotá 52.480 taxis, mientras que el número de vehículos matriculados en la plataforma Uber X es de 53.000.

 <https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-los-taxis-en-colombia/249983>.

Los taxistas, quienes en su mayoría cuales son hombres, reciben en promedio un ingreso mensual libre que oscila entre 1.230.000 y 1.800.000 pesos, con un variado nivel de educación (primaria, bachiller y educación superior) y pertenecen en su mayoría a los estratos socioeconómicos 2 y 3. (Rodríguez & Acevedo, 2012) afirma que quienes llevan un promedio de nueve años en la labor, consideran su actividad como permanente.

La realidad de los conductores de taxi en Colombia es precaria por cuenta de los intermediarios y de la competencia desleal que se ha agudizado en los últimos años, gracias a la entrada en operación de plataformas tecnológicas y, en el último año, por el servicio de transporte especial Uber que funcionan sin una regulación, debido a la inoperancia de las autoridades nacionales, como el Ministerio de Transporte y de las Telecomunicaciones, y a la incapacidad de las autoridades distritales para tomar acciones al respecto.

Mientras las empresas afiliadoras de taxis amarillos en la última década han amasado más de 800 mil millones de pesos, gracias a que se valorizó el cupo que pasó de 14 millones a 100 millones por taxi y a la falta de leyes claras; Esta cifra contrasta con la calidad de vida de los conductores de taxis, que ha venido empeorando, así como el servicio.

Las condiciones bajo las cuales trabaja un taxista son indignas. El producido diario es de 180 mil pesos, luego de 13 horas de trabajo y de recorrer en promedio 255 km (distancia entre Bogotá y Armenia) entre trancones y el estrés de una ciudad con problemas de movilidad; pero a su bolsillo sólo llegan 51.000 pesos al final de la jornada.

A esto hay que sumarle que dichos ingresos han venido disminuyendo, desde que entró en operación el servicio de Uber y Uber X, que compite de manera desleal con los taxis amarillos debido a la falta de regulación, especialmente en las tarifas.

Las autoridades de tránsito, como en el caso de la Secretaría de Movilidad de Bogotá, que ha vaciado su responsabilidad, en otras autoridades de tránsito, asegura que la responsabilidad es del Ministerio de Transporte, entidad que lleva un año en mora y sin dar soluciones claras que protejan al taxista tradicional.

En este sentido, es urgente que las autoridades tomen decisiones de fondo y diseñen una nueva regulación para el servicio de taxis en la capital que proteja los derechos de los usuarios y conductores y no se privilegie más a grupos poderosos que han hecho del taxismo en el país un oligopolio.

“Según un estudio del Centro Nacional de Consultoría de 2016, en Bogotá, Medellín y Cali, por citar algunas ciudades, sólo el 17% de los conductores son propietarios de sus taxis. Los dueños suelen ser los mismos propietarios de los cupos, es decir, el derecho a que un taxi opere, el cual está avaluado en $100 millones, no les pertenece a quienes los conducen y que a diario desarrollan la actividad del Taxista.

Al no ser dueño del carro, el taxista debe pagar un producido —como un alquiler— diario, que está entre los $60.000 y $100.000 pesos colombianos. Adicionalmente, tiene que llenar el tanque de gasolina del vehículo “*Tanquear*”, en lo que puede gastar $40.000 diarios, y dos o tres veces a la semana debe lavarlo, es decir, otros $ 6.000 por un lavado exterior del vehículo ó comúnmente denominado ”*juagada*” cuyo propósito es la presentación del vehículo al usuario. Con lo que le queda mensualmente, entre descuento y descuento, también tiene que pagar su seguridad social y los demás cobros que le hace la empresa a la que está afiliado.

Mucho trabajo y pocas ganancias. Ese es el panorama en el que viven los taxistas en todo el país.” <https://www.elespectador.com/noticias/bogota/los-males-de-los-taxistas-mas-alla-de-protestas-contra-articulo-622160>

Actualmente hay 480 mil vehículos registrados y 800 mil conductores de taxi, de los cuales 87,7% desarrollan su actividad de taxista, rodando por las calles en sus autos-alquilados- y sin estar afiliados o asumiendo el costo por seguridad social.

Finalmente, se reitera que con este proyecto de ley de ser realidad, se estaría afrontando una carga que amerita atención del Estado Colombiano por una población que afectada como esta en la competencia desleal de las plataformas que no han hecho otra cosa que profundizar la brecha social y el agotamiento de una actividad que ennoblece la anacrónica actividad de los taxistas en Colombia.

De los Honorables Congresistas,

**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**

Representante a la Cámara por Valle del Cauca

Partido Centro Democrático.

Bogotá D.C. 9 de octubre de 2019.

Señor

**JIMMY ALBERTO FORY GONZALEZ**

Interno EPAMSCAS Valledupar Patio No. 7

TD 30610

LL94412824 Cali-Valle.

E.S.M.

**Ref.: Respuesta a derecho de petición de fecha 10 de septiembre de 2019**

Conforme su solicitud y dado que el Proyecto de ley, por usted identificado en su escrito, ha sido rastreado en la secretaria general de la corporación y con los datos por usted suministrados, no se ha logrado su localización, para brindarle la información requerida, se hace necesario mayor identificación e individualización de la iniciativa legislativa. Por tal razón y amparado en los lineamientos de la LEY 1755 DE 2015, articulo 19 devuelvo su solicitud con el propósito de que aclare la información por usted suministrada, dentro de los diez días siguientes a esta misiva y de esta forma ofrecer oportunamente la averiguación, que solicita en su derecho de petición, radicado por usted el pasado 10 de septiembre de 2019.

Para sustento de la devolución por aclaración, de su amparo constitucional, cito la norma pertinente:

Ley 1755de 2015.

**Artículo 19. Peticiones irrespetuosas, oscuras o reiterativas.** Toda petición debe ser respetuosa so pena de rechazo. Solo cuando no se comprenda la finalidad u objeto de la petición esta se devolverá al interesado para que la corrija o aclare dentro de los diez (10) días siguientes. En caso de no corregirse o aclararse, se archivará la petición. En ningún caso se devolverán peticiones que se consideren inadecuadas o incompletas. Respecto de peticiones reiterativas ya resueltas, la autoridad podrá remitirse a las respuestas anteriores, salvo que se trate de derechos imprescriptibles, o de peticiones que se hubieren negado por no acreditar requisitos, siempre que en la nueva petición se subsane.

Sin pormenores para más, me suscribo.

**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**

Representante a la Cámara por el Valle del Cauca.

Elaboró Cesar Saavedra.