

Bogotá D.C. Abril 20 de 2014

1 de 1

27/04/2014 11:11

Señores:

**COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES**

<http://opencamera.vi...>

**HONORABLES REPRESENTANTES**

Alfredo Ape Cuello Baute

**Presidente**

Martha Patricia Villalba Holwalker

**Vicepresidente**

Ana Maria Rincón Herrera.

Atilano Alonso Giraldo Arboleda.

Carlos Alberto Cuero Valencia.

Carlos Eduardo Guevara Villabon.

Ciro Antonio Rodriguez Pinzón.

Diego Patiño Amariles.

Edgar Alexander Cipriano Moreno.

Hugo Hernan Gonzalez Medina.

Ines Cecilia López Flórez.

Ivan Dario Agudelo Zapata.

Jaime Armando Yepes Martinez.

Jaime Felipe Lozada Polanco.

Jairo Enrique Castiblanco Parra.

Jorge Eliecer Tamayo Marulanda.

Miguel Angel Pinto Hernandez.

Ricardo Florez Rueda.

Victor Javier Correa Vélez.

Wilmer Ramiro Carrillo Mendoza.

CAMARA DE REPRESENTANTES  
Correspondencia  
Fecha: 2014-04-27 11:25:35  
No. Radicado: 13228  
Documento: OFICIO  
Anexo: sin anexo No. Destinatario:  
Recibe: LUCY ESPERANZA JIMENEZ  
VILLAMIL  
Estación: Coordinación

114

**Asunto:** Objeciones al Proyecto de Ley No. 486 de 2014 Cámara.

Honorables Representantes:

Las empresas del **SISTEMA PARA LA INTEGRACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE S.A. – STS**, identificada con **NIT 830.069.037-0** sociedad cuyo objetivo fundamental es la integración y organización del sistema de transporte entre la Capital de la República y los municipios de la sabana norte y Occidente, con base en su integración al sistema de transporte masivo de la capital ( Transmilenio S.A.),

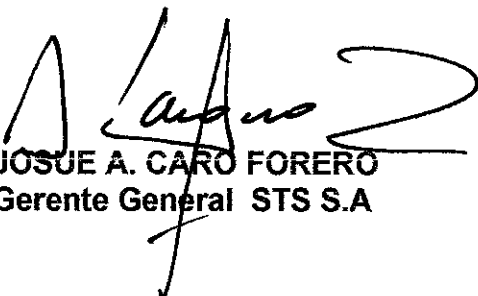
122, H.C.R.  
COMISIÓN VI  
RECIBIDO  
28-4-14 9:15

agrupando las 27 empresas que prestan el servicio de transporte intermunicipal entre BOGOTÁ y los 22 municipios que integran las áreas de influencia de la Capital, por medio de la presente comunicación hacemos llegar a ustedes, Honorables Representantes, las objeciones al Proyecto de Ley No. 186 de Cámara "Por medio de la cual se establece el no costo al taxista de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001"

La informalidad y la sobreoferta de vehículos tipo taxi en todas nuestras ciudades y municipios del país es una realidad que desborda cualquier consideración, que crítico es permitir que los taxis de las principales ciudades y municipios del país, rueden a lo largo de los municipios de un mismo departamento sin ningún control y sin costo de la Planilla de Viaje Ocasional más aún eliminado el costo lo que va a suceder de forma inmediata es la eliminación de la planilla lo cual deja desbordado hacia las carretas un servicio como el individual en vehículos tipo taxi el cual por reglamentación es de radio de Acción urbano.

Ponemos a consideración estos y otros argumentos que se plantean en el documento adjunto, esperando que ustedes lo evalúen y nos apoyen archivando el proyecto en mención.

Cordialmente,

  
JOSUE A. CARO FORERO  
Gerente General STS S.A

## OBJECIONES

AL PROYECTO DE LEY No. <sup>114</sup> ~~186~~ DE 2014 CAMARA

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL NO COSTO AL  
TAXISTA DE LA PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL REGULADA POR  
EL ARTÍCULO 23 DEL DECRETO NÚMERO 172 DE 2001**

### OBJETIVO:

Mediante el presente documento, se hace llegar a los Honorables Representantes de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, los argumentos de inconveniencia al trámite del Proyecto de Ley 186 de 2014 puesto que con esta iniciativa se está rompiendo el equilibrio jurídico que define los radios de acción en el servicio de transporte público en Colombia, donde claras disposiciones regulatorias como es el Decreto No. 172 de 2002,, **“Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi”** expedido por el Ministerio de Transporte en cumplimiento de los principios rectores establecido en la Ley 336 de 1996, define de forma diáfana que el servicio de transporte público individual en vehículos tipo taxi, es de radio de acción URBANO, si bien la iniciativa planteada no está modificando el Radio de acción de este servicio, si esta eliminado el costo de la **planilla de viaje ocasional** con lo cual el riesgo dada la sobreoferta de vehículos tipo taxi en todo el territorio nacional, sumado a la baja rentabilidad por esta misma causa de la sobreoferta, nos lleve a una avalancha de estos vehículos en las carreteras generando competencia desleal e informalidad, haciendo más gravosa la situación de las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, que tendrán que ver como los vehículos tipo taxi terminan prestando servicio colectivo. Como hoy ya sucede en algunas regiones del país.

### ANTECEDENTES:

La iniciativa del proyecto de Ley, tiene en consideración que el servicio público de transporte individual en vehículos tipo taxi, a pesar de tener una tarifa más elevada que los otros sistemas de transporte, se caracteriza por tener mayor flexibilidad frente a las necesidades del usuario, con comodidad y menor tiempo de viaje que se traducen en mejor aprovechamiento del tiempo y por ende mayor productividad.

La forma de contratación conforme a lo establecido en las normas que regulan el servicio entre el usuario y el conductor o prestador del servicio, le permiten al usuario definir el origen – destino y el recorrido por el cual termina pagando una tarifa, lo que

no les es viable obtener en los demás medios de transporte que tienen condiciones rígidas en la prestación del servicio.

Como consideración final y que va encaminada a la iniciativa de eliminar el costo de la planilla de viaje ocasional, se plantea que los altos costos de combustible, la piratería, el gomeleo y los problemas de movilidad en la gran mayoría de ciudades y municipios de nuestro país, hacen prever que este servicio tiende a desaparecer afectando el bienestar de las personas que derivan su ingreso de este tipo de servicio.

Se termina considerando que la exigencia de la planilla de viaje ocasional y su costo es una imposición injusta, que si bien no se describe como perversa, si afecta los costos sumado a los del combustible y otros, lo que hace que el servicio sea más costoso para el usuario, lo que termina reduciendo la demanda de servicios por fuera del radio de acción urbano. Por lo que se afirma que el futuro del servicio es incierto y lo que se busca con el proyecto es aliviar las cargas otrora justas.

Se afirma que el costo de la planilla que oscila entre 8 y quince mil pesos encarece el costo de transporte entre los municipios que hacen parte de un mismo departamento, por lo que se concluye que se le impone al legislador la obligación de poner a tono la normatividad debido a que la existente ya no regula en forma efectiva y se torna injusta.

Las anteriores premisas condujeron al Proyecto de Ley 186 de 2014 Cámara, presentado por iniciativa parlamentaria a través del Representante a la Cámara YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES Radicado ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 23 de Septiembre de 2014 y publicado en la Gaceta N°. 542 de 2014, a la fecha de este documento no ha sido sometido a primer debate, figuran como ponentes los Honorables Representantes Ana Maria Rincon Herrera, Carlos Alberto Cuero Valencia y Diego Patiño Amariles.

El Proyecto de Ley 186 de 2014 Cámara, radicado tiene los siguientes alcances así:

**Primero.** Establece que el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi que se preste dentro de las fronteras del departamento al cual pertenece, en ningún caso generará costo por el porte de la planilla de viaje ocasional.

**Segundo.** Dispone la vigencia y derogatorias.

El articulado propuesto es:

114  
"PROYECTO DE LEY 186 DE 2014 CAMARA

"Por medio de la cual se establece el no costo al taxista de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001"

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. En ningún caso el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi dentro de las fronteras del departamento al que pertenece, generará costo para el porte de planilla única de viaje ocasional exigida por la ley.

Artículo 2°. La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación.

OBJECIONES:

El Sector del Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera, representado en las empresas integrantes del **SISTEMA PARA LA INTEGRACION DEL SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE S.A.**, identificado con NIT 830.069.037-0, sociedad que agrupa las 27 empresas que prestan el servicio de transporte intermunicipal entre BOGOTÁ y los 22 municipios que integran las áreas de influencia de la Capital, quiere manifestar sus objeciones al Proyecto de Ley 186 de 2014 Cámara. De lo que nos apartamos totalmente es que el proyecto busque una solución a los problemas de rentabilidad, altos costos de combustible, piratería, gomeleo y los problemas de movilidad de esta modalidad de servicio, viabilizando que los vehículos tipo taxi de **radio de acción urbano** por definición de la normatividad, rueden indiscriminadamente en las carreteras de los Departamentos, sin pagar los derechos de planilla de viaje ocasional, trayendo de por í efectos negativos a la ya mermada rentabilidad de las empresas de transporte público colectivo de pasajeros por carretera. Introduciendo fenómenos de informalidad y sobreoferta.

Igualmente nos apartamos totalmente de los argumento planteados en la exposición de motivos, en que se utilice esta iniciativa para introducir una regulación que en nada le aporta a el equilibrio del sector transporte y si le pone una competencia desequilibrada y le está dando un golpe certero que va atentar contra la sostenibilidad de las Empresas de Transporte Intermunicipal de pasajeros, quienes hoy prestan el servicio de manera eficiente, segura y con calidad a todos los Colombianos que en el marco de las actividades laborales, económicas, de recreación y turismo se movilizan por todo el país y es que no podemos olvidar que el transporte en sus diferentes modalidades se ha

regulado y reglamentado, para que cumplan su función de servicio público esencial, dentro de un ámbito de operación y de acuerdo con la contratación del servicio, no puede el legislador propiciar que servicios que fueron establecidos y regulados para el ámbito urbano y contratación individual, puedan extender su radio de acción al interurbano, solo por el hecho que se justifique que por costos, sobreoferta y piratería este servicio tienda a desaparecer, cosa que no va a suceder, los retos de solución están en otro ámbito que es de real y efectivo control de las autoridades locales, que tienen la obligación de regular el número de vehículos de acuerdo con las necesidades y referenciándose sobre los indicadores internacionales de número de vehículos tipo taxi por número de habitantes.

Ahora bien , como bien se menciona en la exposición de motivos el servicio individual en vehículos tipo taxi tiene una tarifa más elevada que los otros servicios de transporte, gracias a la flexibilidad del servicio y la calidad, lo que resulta no coherente cuando ahora se busca que presten servicio intermunicipal, donde las tarifas por los recorridos son mucho más altas y el usuario que esté dispuesto a pagar un servicio individual entre dos municipios distantes en promedio 40 kilómetro, tiene que estar dispuesto a pagar mayor valor que el que paga por el servicio en el transporte colectivo intermunicipal, lo que implica que el costo de la planilla de viaje ocasional de \$8.000,00 es muy marginal en la tarifa y llega a pesar menos del 15 % en la tarifa. Lo que se ve como amenaza para el transporte intermunicipal de pasajeros es que de aprobarse esta iniciativa lo que vamos a ver a lo largo de las carreteras de los departamentos es vehículos tipo taxi prestando servicio colectivo, lo que sería la ruina del transporte intermunicipal,

No se puede bajo el argumento de salvar de la desaparición supuesta de un servicio, pretender sepultar otro como es el servicio de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera a través de eliminar el costo de la Planilla de viaje ocasional, que finalmente llevará a la eliminación de la misma, abriendo las fronteras de los municipios que conforman un departamento, para que los vehículos de servicio público terrestre Automotor individual de pasajeros tipo taxi. Que a través de empresas habilitadas para este servicio por las autoridades locales y vehículos cuyo radio de acción es urbano, y desconociendo los objetivos de la estructura reglamentaria de esta modalidad, se les permita salir de su radio de acción sin ningún pagar el costo de la planilla, que hoy gracias a la exigencia de la **Planilla de Viaje Ocasional**, su costo y regulación, es que no tenemos invadidas las carreteras con vehículos tipo taxi ofreciendo servicios de transporte entre ciudades y municipios, generando informalidad y competencia desleal a las empresas que por años y décadas han hecho grandes inversiones en

infraestructura de servicios y vehículos para ofrecerle a los usuarios servicios de calidad.

La informalidad y la sobreoferta de vehículos tipo taxi en todas nuestras ciudades y municipios del país es una realidad que desborda cualquier consideración, que crítico es permitir que los taxis de las principales ciudades del país, tenga patente de curso para rodar por todos los municipios del departamento al cual pertenecen.

Son muchos los intentos vía proyectos Ley como el que hoy estamos objetando, que el gremio de taxistas han buscado eliminar la **Planilla de Viaje Ocasional y hoy su costo**, con un propósito nada distinto de ir a buscar en el transporte intermunicipal la solución a su baja rentabilidad en el urbano, todo gracias a la sobreoferta y otros factores como el gomeleo que no dejan de esta una actividad rentable,

Honorables Representantes miembros de la Comisión Sexta de Cámara, no se puede desconocer este fenómeno de sobreoferta en vehículos tipo taxi y la solución a este problema no es permitir que salgan indiscriminadamente a las carreteras a prestar servicios que más que individuales, terminaran siendo colectivos, porque no tendremos como controlar esta desbandada.

Podemos asegurar que hasta el momento en Colombia no se tiene un dato consolidado de cuántas empresas de taxis habilitadas hay, según datos del Ministerio del Transporte se tienen entre 400 y 500, de las cuales solo en Bogotá se tiene 63, Medellín 34 y 13 en Barranquilla.

Dejando claro que quien debe suministrar esta información son las autoridades locales quienes son las competentes para habilitar y reportar las empresas que operan en su ciudad o municipio. Esperamos que el RUNT logre consolidar esta información y que para este año tengamos cifras y datos reales.

Las cifras oficiales señalan que actualmente hay 480.000 vehículos taxis oficialmente registrados y 800.000 conductores de taxi en todo el país, siendo Bogotá la ciudad con mayor número de taxis 52.768, seguida de Medellín con 19.000 y 27.000 en los 10 municipios del Área Metropolitana del Valle de Aburra. En Cali aparecen oficialmente registrados 16.845 vehículos y una de las empresas es de Bogotá y agrupa a 8.000 taxis.

Barranquilla, con 12.000 taxis, se ubica como la cuarta ciudad con el mayor número de este tipo de vehículos. Sin embargo, las autoridades manifiestan que circulan en la

ciudad cerca de 20.000 vehículos de esta modalidad. Por su parte Cartagena tiene 5.600 taxis.

Bucaramanga cuenta con 7.300 taxis, todos en el Área Metropolitana que conforman también cuatro municipios. En Cúcuta y su área metropolitana están legalizados 6.500 taxis. En Santa Marta de acuerdo con el censo a este tipo de vehículos se tiene oficialmente 3.500 taxis, Manizales 2.200, Ibagué 3.061 taxis y funcionan de manera ilegal 1.500 vehículos en este servicio. Tunja cuenta con 1.500 taxis.

Para los casos de Bogotá y Cali, el número de taxis que circulan en cada una de estas ciudades es de seis y cinco veces mayor respectivamente al que recorre algunas de las grandes capitales del mundo. Mientras que en Nueva York hay un taxi por cada 900 habitantes, en la capital de país y en la Capital del Valle hay un taxi por cada 152 y 137 habitantes respectivamente.

Para una mayor ilustración, sobre los niveles de sobreoferta que tenemos en nuestro país en el sistema de transporte individual en vehículos tipo taxi, basta darle una mirada a las cifras de ocho ciudades del mundo, de acuerdo con indicadores y clasificación del servicio en taxis a nivel internacionales así:

1. Población en Millones de habitantes (Population (million inhabitants)).
2. Taxis por cada 100 personas. (Taxis per 1000 population).
3. Taxis y vehículos por cada 1000 personas. (Taxis & PHVs per 1000 population).
4. Conductores por cada 1000 personas. (Drivers per 1000 population).

**Table 2 – Supply of taxi services in eight cities according to three different criteria**

	Population* (million inhabitants)	Taxis per 1000 population	Taxis & PHVs per 1000 population	Drivers per 1000 population
Dublin	1,19	10,58	11,15	17,28
Stockholm	0,77	6,80	6,80	16,99
New York	8,27	1,63	6,34	11,12
London	7,56	3,18	8,47	8,60
Berlin	3,42	2,04	2,28	4,67
Amsterdam	0,74	2,43	2,43	3,31
Lisbon	2,02	2,15	2,15	3,22
Paris	5,90	2,63	2,63	2,76

Fuente: Darbera, Richard 2010. Taxicab regulation and urban residents.



Lo anterior sin duda, hace evidente la sobreoferta de taxis en nuestras principales ciudades donde el número de taxis por cada millón de habitantes está muy por encima de ciudades como New York, Londres, Berlín, Amsterdam, Lisboa y París, con los siguientes ordenes de magnitud Bogotá **6,5** Taxis por cada 1000 habitantes, Cali **7,29** taxis por cada 1000 habitantes, Medellín **8,14** taxis por cada 1000 habitantes Barranquilla **8,4** taxis por cada 1000 habitantes. Existen pequeñas ciudades del país donde con una población en su cabecera de 1000 habitante, los alcaldes han autorizado capacidades de más 20 taxis, sin la realización de los estudios técnicos que merece una decisión de esta naturaleza, esto es un (1) taxi por cada **50** habitantes.

Por lo anterior, podemos concluir que en ciudades grandes excedemos en 3,5 veces el número de taxis por cada 1000 habitantes respecto de ciudades emblemáticas en el mundo. Y en ciudades de menos de 5000 habitantes excedemos en las de 10 veces el número de taxis por cada 1000 habitantes. Lo cual es preocupante.

Como dato a nivel nacional tomado del Ministerio de Transporte al año 2012 y de acuerdo con el Registro Nacional Automotor, el total de parque automotor en Colombia es de 8 millones de vehículos de los cuales 351.281 corresponden a vehículos tipo taxi.

Automotores	Número	Participación %
Buses	164.493	2,03
Motos	4.084.949	50,46
Taxis	351.281	4,34
Vehículos	3.187.860	39,38
Camiones	215.510	2,66
Tractocamiones	47.506	0,59
Volquetas	21.857	0,27
Otros	21.594	0,27
<b>Total parque</b>	<b>8.095.050</b>	<b>100,00</b>

Fuente: Ministerio de Transporte. 23/02/2012.

Ahora bien para una población aproximada de 46.000.000 de habitantes, estaríamos afirmando que la proporción bruta de personas por taxi, en 2012, sería de 130,98 personas o en la relación inversa, el número de taxis por cada 1.000 habitantes es igual a **7,63**. Conclusión sobreoferta de taxis a nivel nacional.

Otro de los aspectos que resulta importante analizar es el ingreso del conductor de taxi, quienes tienen que hacer lo del producido más el combustible, sea gas o gasolina, más el lavado del carro, sumado a \$5.000 o \$10.000 de depósito de ahorro que tiene que dejar el taxista. Todo lo anterior puede llegar a sumar por lo menos 100.000 pesos por el turno de 12 horas, lo que quiere decir que para que sea rentable para el conductor, en las 12 horas debe recoger entre 130.000 o 140.000 pesos, para acumular una ganancia de 30.000 a 40.000 pesos diarios, que acumulados le alcancen a sumar un salario que ronda el millón de pesos mensuales.

***Estos dos factores sobreoferta y déficit en el ingreso, son situaciones que frente a una posibilidad de salir fuera de los perímetros urbanos y hacia los municipios a lo largo y ancho de cada departamento, les va a generar un negocio atractivo de cambio de modalidad de individual a colectivo, cobrando por cada pasajero transportado, lo que le abre un hueco a las ya mermadas rentabilidades del transporte Intermunicipal, y deja sembrada la informalidad y la competencia desleal, lo que no compartimos desde ningún punto de vista.***

Hoy en muchas de las ciudades capitales e intermedias y municipios, donde este tipo de vehículos se han autorizado por encima de las reales necesidades, los taxistas vienen ofreciendo un servicio colectivo o mejor un servicio compartido. Esta modalidad da la opción de que tres o cuatro pasajeros, con el mismo destino de viaje, suban a un taxi y paguen cada uno por el recorrido que es definido en condiciones similares a los del servicio público colectivo en buses o busetas.

Esta modalidad está prohibida en Colombia, los taxis no pueden ser usados como colectivos, según el Artículo 23 del Decreto 172 de 2001 por el cual se reglamenta lo concerniente a este medio de transporte. Quienes violen el decreto serán objeto de sanciones que van desde una amonestación, multa o suspensión de la licencia de conducción hasta la inmovilización o retención del vehículo. No obstante este esquema sancionatorio las autoridades no logran controlar este fenómeno por la forma como se camufla este servicio bajo la figura del realmente servicio individual.

De aprobarse el proyecto de ley 186 de 2014, daría lugar a que Alcaldes de algunas ciudades en forma irresponsable y sin consultar las verdaderas necesidades de transporte, autorizaran el ingreso de nuevos vehículos de servicio individual, los cuales irían a efectuar competencia desleal a los vehículos de transporte intermunicipal que cumplen servicios debidamente autorizados por el MINISTERIO DE TRANSPORTE, además de convertirse en foco de corrupción en algunos Municipios del país.

Todo lo anterior nos lleva a ratificar nuestra objeción de inconveniencia al contenido del Proyecto de Ley 186 de 2014 CÁMARA, y solicitamos en nombre del sector

transportador de radio de acción nacional, que el proyecto se archive con ponencia negativa.

Todo lo anterior deja plena evidencia, de que permitir que los vehículos de servicio público individual tipo Taxi, puedan rodar dentro de las fronteras del departamento al cual pertenecen, sin la exigencia de pago de la Planilla de Viaje Ocasional, es trasladarle una competencia desleal al transporte intermunicipal, que cada día ve más atentada su sostenibilidad, no hay nada más predecible que si este tipo de iniciativas prosperan, lo que vamos a ver es un desborde de la sobreoferta de taxis de ciudades y municipios hacia las carreteras haciendo transporte colectivo e invadiendo corredores propios y naturales del transporte intermunicipal, llevando a las carreteras la guerra del centavo y agravando e incrementando los riesgos de accidentalidad.

Esperamos de ustedes Honorables Representantes miembros de la Comisión Sexta de Cámara, su acostumbrado juicio y objetividad para que este proyecto se archive, por significar un riesgo muy alto para el equilibrio que debe existir en esta actividad económica del transporte que muchas veces ha sido víctima de decisiones regulatorias que rompen con el discurrir normal y nos llevan a escenarios de incertidumbre jurídica y económica donde tanto personas naturales inversionistas en equipos de transporte como jurídicas representadas en las empresas de transporte ven en riesgo sus inversiones y el futuro del esquema empresarial, por decisiones que no consultan el interés general sino el particular. Creemos en nuestro Congreso de la República, en nuestros Legisladores y en esta Comisión Sexta que dentro de su labor tiene el velar por el desarrollo armónico y próspero de esta importante actividad económica como lo es el transporte.

### PETICION:

Que se archive con ponencia negativa el Proyecto de Ley No. <sup>114</sup> 166 de 2014 **CAMARA**.

Esta petición de acuerdo con todo lo planteado en las objeciones del presente documento y porque esta iniciativa es completamente contraproducente para el equilibrio del sistema de transporte intermunicipal, porque lo que generaría es un desorden en el sistema de transporte por carretera e introduce algo que no sería lógico en un ordenamiento sano y promotor de desarrollo, que es la informalidad y la competencia desleal. ahora bien las soluciones al problema de sobreoferta , piratería y baja rentabilidad en el servicio individual en vehículo tipo taxi, debe atacarse a través de otras estrategias, donde hay un alta responsabilidad en cabeza de las autoridades locales, que con sus decisiones a lo largo de diferentes administraciones han agravado más este problema que finalmente es de SOBREFERTA.