

Bogotá D.C, 15 de septiembre de 2020

Doctor

OSWALDO ARCOS BENAVIDES

Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente
Cámara de Representantes

Asunto: Ponencia para segundo debate del Proyecto de ley No. 307 de 2019 Cámara

Respetado Doctor Arcos

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo ordenado por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, de acuerdo con su designación y conforme a las disposiciones contenidas en la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir informe de ponencia para segundo debate en la Cámara de Representantes, al **Proyecto de ley No. 307 de 2019 Cámara “Por medio del cual se crea el programa de bienestar para los conductores de servicio público de transporte terrestre individual en vehículos taxi”. “Ley de bienestar del taxista”**.

El presente Informe está compuesto por doce (12) apartes:

1. Trámite legislativo
2. Objetivo
3. Problema que pretende resolver el proyecto de ley
4. Contexto del proyecto
5. Antecedentes
6. Marco normativo
7. Justificación del proyecto
8. Declaración de impedimentos
9. Pliego de modificaciones
10. Proposición
11. Texto Propuesto
12. Referencias



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS

Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NO. 307 DE 2019 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DE BIENESTAR PARA LOS CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL EN VEHÍCULOS TAXI”. “LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA”.

1. TRÁMITE Y ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El día veintiséis (26) de noviembre de dos mil diecinueve (2019), los Honorables Representantes a la Cámara; Milton Hugo Angulo Viveros, Aquileo Medina Arteaga, José Vicente Carreño Castro, Esteban Quintero Cardona, Jhon Jairo Bermúdez Garcés, Juan Fernando Espinal Ramírez, Juan David Vélez Trujillo, Luis Fernando Gómez Betancur, Emeterio José Montes de Castro, Jairo Giovany Cristancho Tarache, Rodrigo Arturo Rojas Lara, Diego Javier Osorio Jiménez radicaron ante el Despacho del Secretario General de la Corporación el presente proyecto de ley denominado “**LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA**”, al cual se le asignó el No 307/2019C y fue publicado en la Gaceta No 1135/2019.

El día 28 de enero de 2020 la Secretaría General de la Cámara de Representantes remite por competencia el proyecto de ley No 307/2019C, “**LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA**”, a la Comisión Sexta Constitucional Permanente.

El día 17 de abril de 2020 fue radicada la ponencia para primer debate ante la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

El día 18 de julio de 2020 el proyecto de ley No 307/2019C fue anunciado por la Secretaría de la Honorable Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

El día 19 de julio de 2020 se le dio primer debate al proyecto de ley No 307/2019C donde fue aprobado por unanimidad de los Honorables Representantes de la Comisión Sexta.

En discusión del Primer debate en Cámara fue aprobada la siguiente proposición presentada por el Representante y ponente del Proyecto Milton Hugo Angulo Viveros que modifica el siguiente articulado:

PROPOSICIÓN	MODIFICACIONES
<p>Elimínese el párrafo 1° del artículo 2° del proyecto de ley:</p> <p>Artículo 2°. 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:</p>	<p>Se elimina el párrafo 1° del artículo 2° para posteriormente en la redacción del artículo completo dar claridad.</p>

<p>Parágrafo 1°. Multas impuestas por infracciones al transporte. A partir de la promulgación de la presente ley, se autoriza a 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.</p>	
--	--

El día la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, mediante nota interna No 3.6 – 317/2020 designa como único ponente para segundo debate del presente proyecto de ley, al Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros.

Por solicitud de los autores del proyecto de ley No 307/2019C, se envía comunicación a las siguientes entidades: Superintendencia de Transporte, Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Salud y Protección Social, Federación Colombiana de Municipios con el fin de que emitan concepto, observaciones, aportes y demás sobre la presente iniciativa legislativa.

Atendiendo a las observaciones recibidas de algunas entidades, durante los meses de julio y agosto del año en curso, se realizaron mesas de trabajo con las autoridades del sector transporte del gobierno, llegando a un consenso sobre las fuentes de financiación del proyecto, siendo modificadas y detalladas en el texto propuesto para segundo debate.

2. OBJETO

El presente proyecto de ley tiene como fin, crear 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, un bono educativo y préstamos para emprendimiento.

3. PROBLEMAS QUE SE PRETENDE SOLUCIONAR EL PROYECTO DE LEY

Los problemas que pretende resolver el proyecto de ley son: La inestabilidad e informalidad laboral de los taxistas, garantizar el pago de obligaciones en materia de seguridad social para los taxistas y reducir la precariedad en la competitividad del servicio público de transporte terrestre individual que se presta en vehículos tipo taxi desde el mejoramiento de la calidad de vida de los taxistas y su núcleo familiar.

4. CONTEXTO DEL PROYECTO DE LEY

Con el presente proyecto de ley se pretende acrecentar aspectos importantes en la calidad de vida de los conductores de servicio público de transporte terrestre individual que se presta en vehículos tipo taxi dentro del territorio nacional.

La iniciativa legislativa propone crear el programa de bienestar del taxista, en el cual se va a constituir el “Fondo de Fomento y Bienestar del Taxista”, para ello se establecen dos fuentes de financiación:

- El cincuenta por ciento (50%) de los recursos que se recauden por el cobro de las multas relacionadas con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional, le corresponderán a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, quien a su vez destinará el diez por ciento (10%) para financiar el programa de bienestar contenido en la presente ley.
- El importe adicional que se incluirá desde la promulgación de la presente ley, a los tramites de expedición y renovación de la tarjeta de operación, exigida para prestar el servicio público de transporte individual de que trata el artículo 39 del Decreto 172 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Los recursos recaudados en el “Fondo de Fomento y Bienestar del Taxista”, por los cuales se financiará el Programa de Bienestar del Taxista, serán distribuidos así:

- 20% del fondo para financiar una subcuenta destinada para auxilio funerario
- 50% del fondo para financiar una subcuenta destinada para un bono educativo para el conductor o sus familiares en primer grado de consanguinidad
- 30% del fondo para financiar una subcuenta destinada a créditos para proyectos de emprendimiento para los conductores de taxi o sus familiares en primer grado de consanguinidad.

5. ANTECEDENTES

La situación de los conductores de taxi en Colombia no es para nada alentadora, pues viven desde hace mucho tiempo una realidad que no se puede ocultar en materia social, entre otras. Comenzando que la gran mayoría conducen por las calles sin seguridad social, puesto que sus patrones (propietarios de taxi), unos por evitar vínculos laborales prefieren sostener dicha relación en la informalidad, otros por no incurrir en más costos o porque simplemente no les alcanza. A parte de eso, para poder cumplir con la “entrega establecida” los conductores de taxi se tienen que enfrentar a largas jornadas laborales buscando también generar sus ingresos no solo para subsistir sino para ahorrar para su vejez.

Desafortunadamente la mayoría de conductores de taxi en el país viven con la pena de ver que es prácticamente imposible vivir y generar un bienestar y un progreso para ellos y sus familias a futuro. Por lo anterior, es importante el establecimiento de condiciones, herramientas e incentivos que les permitan mejorar su calidad de vida por medio de oportunidades de capacitación, educación y de emprendimiento para que así estos grandes actores sociales puedan llevar condiciones de vida dignas.

6. MARCO CONSTITUCIONAL Y NORMATIVO

El presente proyecto de ley se encuentra dentro del marco establecido en la Constitución Política, principalmente en lo que respecta al bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población como fines sociales del estado.

Además, el artículo 25 de la CP estatuye el trabajo como un derecho y obligación social en condiciones dignas y justas, aunado con el artículo 48 CP donde se establece la seguridad social como un servicio público de carácter obligatorio a cargo del estado que debe ser garantizado de manera irrenunciable a todos los habitantes.

Por su parte, en materia de protección y seguridad social nos remitimos a la ley 100 de 1993, a través de la cual se crea el sistema de seguridad social integral. En relación con el Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se encuentra regulado en el Decreto 1047 de 2014 recopilado en el Decreto 1079 de 2015.

De igual forma, el Gobierno Nacional en su Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 “PACTO POR COLOMBIA PACTO POR LA EQUIDAD”, establece dentro de sus pilares el pacto por el emprendimiento, la formalización y la productividad, donde se pretende que los emprendedores contribuyan al crecimiento de la economía, a través de la generación de empleo y el desarrollo de nuevos productos y procesos, que conllevan a la creación de mercados y competencia dentro de los existentes.

7. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY

El presente proyecto de ley nace de la intención de dignificar una actividad que ha sido importante en el país, pero que al mismo tiempo ha carecido de condiciones laborales y sociales para aquellos que la ejercen; los conductores de transporte público individual denominados “Taxistas”.

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. De otro lado, 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 en alto grado 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.

A todo lo anterior se suma, por ejemplo, la aparición de plataformas tecnológicas, con condiciones favorables y de ventaja en varios sentidos para la realización de la labor del servicio de transporte público individual, y que agudiza la delicada situación que viven los taxistas no propietarios en el país. Existe conciencia de la necesidad que se adopte por parte del Estado y del sector (empresas, propietarios y conductores de taxi) condiciones para que sea más competitivo, mejorando la calidad del servicio de manera integral y

afrentando los cambios y desafíos que trae la evolución mundial con las nuevas tecnologías.

Buscar un desarrollo integral del sector, se logra mejorando y manteniendo unas condiciones económicas y laborales para los conductores de taxi.

Se debe demandar reformas que vayan en sentido de generar bienestar a 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 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, como también la estructura del sector que tienda a beneficiar a las empresas cooperativas de taxi y a los propietarios.

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

Las empresas que afilian taxis amarillos en la última década generaron más de 800 mil millones de pesos, gracias entre otras cosas a la valorización de los cupos que pasó de 14 millones a 100 millones de pesos por taxi. La cifra y el desempeño de estas empresas contrastan con la calidad de vida de los conductores de taxi, que ha venido empeorando, así como el servicio.

Las condiciones bajo las cuales trabaja un taxista son indignas. El producido diario es aproximadamente de \$180.000 mil pesos, luego de 13 horas o más 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; a su bolsillo llega aproximadamente \$51.000 pesos al final de la jornada.

"Según un estudio del Centro Nacional de Consultoría de 2016, en Bogotá, Medellín y Cali, por citar algunas ciudades, solo el 17% de los conductores son propietarios de sus taxis. El taxista (conductor) 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 o 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 (no existen controles para todos los casos) 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".

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 su seguridad social, aparte de eso viendo vulnerados otros derechos y sin gozar de beneficios para ellos y sus familias.

Finalmente se reitera que con este proyecto de ley se avanza en la adopción de condiciones de beneficio que mitiguen en parte las dificultades que atraviesa una población afectada por un sinnúmero de factores, unos con posibles soluciones a mediano plazo y otros con posible solución a largo plazo. Los incentivos contemplados en la presente iniciativa servirán sin lugar a dudas para equilibrar las cargas y desigualdades que hoy aquejan a los conductores de taxi en Colombia.

8. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTOS

De manera orientativa y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1° de la ley 2003 de 2019, podrá significar conflicto de interés en este proyecto, toda situación que pueda generar un beneficio particular, actual o directo para el congresista como resultado de la votación y discusión del tema sobre el cual versa dicho proyecto, para el caso en concreto, el desarrollo de actividades económicas, participación en sociedades, vínculo familiar de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil relacionados con empresas que pertenezcan al sector del transporte de servicio público terrestre individual.

No obstante, cada congresista está en la obligación de **registrar los conflictos de interés** que puedan surgir en el cumplimiento de sus funciones.

9. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Este proyecto de ley presenta las siguientes modificaciones para segundo debate

Texto aprobado en primer debate en Cámara de Representantes	Texto propuesto para segundo debate en Cámara de Representantes	Justificación
<p>Artículo 1°. 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, un bono educativo y préstamos para emprendimiento.</p> <p>Parágrafo. El Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte</p>	<p>Artículo 1°. 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, un bono educativo y préstamos para emprendimiento.</p> <p>Parágrafo. El Programa de Bienestar para los Conductores de Servicio Público de Transporte</p>	<p>Queda igual</p>

<p>Terrestre Individual, que se presta en vehículos tipo taxi contará con un Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista.</p>	<p>Terrestre Individual, que se presta en vehículos tipo taxi contará con un Fondo de Fomento y Bienestar al Taxista.</p>	
<p>Artículo 2°. 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:</p> <p>Parágrafo. Para estos efectos entiéndase que las infracciones por faltas contra el Estatuto del Transporte impuestas a vehículos particulares y de servicio público en las modalidades con jurisdicción nacional, incluyendo las que se generen por quienes prestan servicios no autorizados de que trata el artículo 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</p>	<p>Artículo 2°. 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, siendo la distribución de los recursos recaudados la siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El cincuenta por ciento (50%) de los recursos que se recauden por el cobro de las multas relacionadas con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional, le corresponderán a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, quien a su vez destinará el diez por ciento (10%) para financiar el programa de bienestar contenido en la presente ley. El cincuenta por ciento (50%) restante que se recaude por el cobro de las multas relacionadas 	<ul style="list-style-type: none"> • Se traslada el 50% de solamente las multas relacionadas con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana <p>Se deja a discrecionalidad de la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana el porcentaje del importe adicional a las tarjetas de operación que en todo caso no podrá ser inferior al 15%.</p>

<p>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.</p>	<p>con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional, se asignarán y trasladarán al presupuesto de la Superintendencia de Transporte.</p> <ul style="list-style-type: none"> • El importe adicional que se incluirá desde la promulgación de la presente ley, a los tramites de expedición y renovación de la tarjeta de operación, exigida para prestar el servicio público de transporte individual de que trata el artículo 39 del Decreto 172 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015. <p>Parágrafo 1°: Para estos efectos entiéndase que las infracciones de transporte identificadas en vía impuestas a vehículos particulares y de servicio público en las modalidades con radio de acción nacional, incluyendo las que se generen por quienes prestan servicios no autorizados de que trata el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, deben ser tramitados por las autoridades municipal, distrital y/o metropolitana donde se cometió la infracción. En todo caso, la Superintendencia de Transporte conservará la competencia para investigar</p>	
--	---	--

	<p>las infracciones de transporte identificadas fuera de vía para las modalidades de transporte en el radio de acción nacional, así como para las cometidas en vehículo de servicio particular.</p> <p>Parágrafo 2°: El porcentaje adicional a los tramites de expedición y renovación de la tarjeta de operación será establecido por la autoridad de transporte competente, en todo caso, no podrá ser inferior al 15%.</p>	
<p>Artículo 3°. Importe en el costo de la tarjeta de operación. A partir 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.</p> <p>Parágrafo. El valor adicional por concepto de la renovación de la tarjeta de operación se cobrará cada vez que haya necesidad de renovarla.</p>	<p>Eliminado</p>	<p>Queda inmerso en el artículo segundo</p>
<p>Artículo 4°. 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</p>	<p>Artículo 3°. 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</p>	<p>Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.</p>

<p>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.</p> <p>La distribución de los recursos recaudados se hará de la siguiente manera:</p> <p>a) El veinte (20%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio funerario.</p> <p>b) El cincuenta (50%) por ciento para financiar la subcuenta para un bono educativo al taxista y su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad.</p> <p>c) El treinta (30%) por ciento del valor de ingresos para préstamos de emprendimiento para el conductor o su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad. Este beneficio aplicará una (1) sola vez por núcleo familiar.</p>	<p>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.</p> <p>La distribución de los recursos recaudados se hará de la siguiente manera:</p> <p>a) El veinte (20%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio funerario.</p> <p>b) El cincuenta (50%) por ciento para financiar la subcuenta para un bono educativo al taxista y su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad.</p> <p>c) El treinta (30%) por ciento del valor de ingresos para préstamos de emprendimiento para el conductor o su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad. Este beneficio aplicará una (1) sola vez por núcleo familiar.</p>	
<p>Artículo 5°. 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</p>	<p>Artículo 4°. 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</p>	<p>Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.</p>

<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>Artículo 6°. 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 especial que 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 5°. 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 especial que 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.</p> <p>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.</p>	<p>Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.</p>
<p>Artículo 7°. 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</p>	<p>Artículo 6°. 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</p>	<p>Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.</p>

<p>autoridad de transporte competente.</p> <p>Para la dirección y administración de esta cuenta especial, la autoridad competente deberá:</p> <p>a. 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.</p> <p>b. Desarrollar las operaciones administrativas, financieras y contables de la cuenta especial, de acuerdo con las normas reguladoras vigentes.</p> <p>c. Velar por que ingresen efectivamente a la cuenta especial los recursos provenientes de las fuentes previstas.</p> <p>d. 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.</p> <p>e. Elaborar un informe anual de ingresos y gastos con los indicadores de gestión de los recursos de la cuenta.</p> <p>f. 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.</p>	<p>autoridad de transporte competente.</p> <p>Para la dirección y administración de esta cuenta especial, la autoridad competente deberá:</p> <p>a. 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.</p> <p>b. Desarrollar las operaciones administrativas, financieras y contables de la cuenta especial, de acuerdo con las normas reguladoras vigentes.</p> <p>c. Velar por que ingresen efectivamente a la cuenta especial los recursos provenientes de las fuentes previstas.</p> <p>d. 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.</p> <p>e. Elaborar un informe anual de ingresos y gastos con los indicadores de gestión de los recursos de la cuenta.</p> <p>f. 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.</p>	
--	--	--

g. Las demás relacionadas con la administración de la cuenta especial.	g. Las demás relacionadas con la administración de la cuenta especial.	
Artículo 8°. 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 7°. 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.	Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.
Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica o deroga las normas que le sean contrarias.	Artículo 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica o deroga las normas que le sean contrarias.	Cambio en la enumeración, el contenido queda igual.

10. PROPOSICIÓN

Con las anteriores consideraciones y observaciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, me permito rendir ponencia favorable al **PROYECTO DE LEY NÚMERO 307 DE 2019 CÁMARA “POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DE BIENESTAR PARA LOS CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE INDIVIDUAL EN VEHÍCULOS TAXI”**. “LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA”, y en consecuencia solicito muy amablemente a los miembros de la Cámara de Representantes dar segundo debate conforme al texto con el pliego de modificaciones presentado.

Atentamente,



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca

**11. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY 307/2019
“POR MEDIO DEL CUAL SE CREA EL PROGRAMA DE BIENESTAR PARA LOS
CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE
INDIVIDUAL EN VEHÍCULOS TAXI”.
“LEY DE BIENESTAR DEL TAXISTA”.**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1°. 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, un bono educativo y préstamos para emprendimiento.

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 2°. 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, siendo la distribución de los recursos recaudados la siguiente:

- El cincuenta por ciento (50%) de los recursos que se recauden por el cobro de las multas relacionadas con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional, le corresponderán a la autoridad municipal, distrital y/o metropolitana, quien a su vez destinará el diez por ciento (10%) para financiar el programa de bienestar contenido en la presente ley. El cincuenta por ciento (50%) restante que se recaude por el cobro de las multas relacionadas con las infracciones de transporte identificadas en vía para las modalidades del radio de acción nacional, se asignarán y trasladarán al presupuesto de la Superintendencia de Transporte.
- El importe adicional que se incluirá desde la promulgación de la presente ley, a los tramites de expedición y renovación de la tarjeta de operación, exigida para prestar el servicio público de transporte individual de que trata el artículo 39 del Decreto 172 de 2001, compilado en el Decreto 1079 de 2015.

Parágrafo 1°: Para estos efectos entiéndase que las infracciones de transporte identificadas en vía impuestas a vehículos particulares y de servicio público en las modalidades con radio de acción nacional, incluyendo las que se generen por quienes prestan servicios no autorizados de que trata el artículo 16 de la Ley 336 de 1996, deben ser tramitados por las autoridades municipal, distrital y/o metropolitana donde se cometió la infracción. En todo caso, la Superintendencia de Transporte conservará la competencia para investigar las infracciones de transporte identificadas fuera de vía para las

modalidades de transporte en el radio de acción nacional, así como para las cometidas en vehículo de servicio particular.

Parágrafo 2°: El porcentaje adicional a los tramites de expedición y renovación de la tarjeta de operación será establecido por la autoridad de transporte competente, en todo caso, no podrá ser inferior al 15% ni superior al 20%.

Artículo 3°. 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:

- a) El veinte (20%) por ciento para financiar la subcuenta de auxilio funerario.
- b) El cincuenta (50%) por ciento para financiar la subcuenta para un bono educativo al taxista y su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad.
- c) El treinta (30%) por ciento del valor de ingresos para préstamos de emprendimiento para el conductor o su núcleo familiar dentro del primer grado de consanguinidad. Este beneficio aplicará una (1) sola vez por núcleo familiar.

Artículo 4°. 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 5°. 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 especial que 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 6°. 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:

- a) 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.
- b) Desarrollar las operaciones administrativas, financieras y contables de la cuenta especial, de acuerdo con las normas reguladoras vigentes.
- c) Velar por que ingresen efectivamente a la cuenta especial los recursos provenientes de las fuentes previstas.
- d) 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.
- e) Elaborar un informe anual de ingresos y gastos con los indicadores de gestión de los recursos de la cuenta.
- f) 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.
- g) Las demás relacionadas con la administración de la cuenta especial.

Artículo 7°. 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 8°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y modifica o deroga las normas que le sean contrarias.



MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Representante a la Cámara
Departamento del Valle del Cauca

12. Referencias

Análisis sobre el sector de los taxis en Colombia. (2017). *Revista Dinero*. Recuperado de: <https://www.dinero.com/empresas/articulo/analisis-sobre-el-sector-de-los-taxis-en-colombia/249983>

Constitución Política de Colombia[Const]. Art. 25. 07 de julio de 1991, (Colombia).

Constitución Política de Colombia[Const]. Art. 48. 07 de julio de 1991, (Colombia).

Decreto 1047. (2014). *Por medio del cual el Ministerio del Trabajo establece normas para asegurar la afiliación al Sistema de Seguridad Social de los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, y reglamenta algunos aspectos del servicio para su operatividad*. Bogotá.

Decreto 1079. (2015). *Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*. Bogotá.

Ley 1955. (2019). *Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 -2022" Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"* Bogotá.

Los males de los taxistas más allá de las protestas. (2018). *El espectador*. Recuperado de: [https://www.elespectador.com/noticias/bogota/los-males-de-los-taxistas-mas-alla-de-protestas-contra-articulo-622160./](https://www.elespectador.com/noticias/bogota/los-males-de-los-taxistas-mas-alla-de-protestas-contra-articulo-622160/)