Bogotá D.C. 27 de octubre de 2021

Honorable

**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**

Secretario General

Cámara de Representantes.

**Asunto: Proyecto de Ley No. \_\_\_ de 2021 *“Por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se dictan otras disposiciones"***

Respetado secretario,

En mi condición de Representante de la Cámara de Representantes del Congreso de la Republica radico el presente proyecto de ley que tiene por como objeto crear el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– que tiene como fin potenciar y fortalecer a uno de los sectores que más se ha visto golpeados por la pandemia y la ilegalidad.

De tal forma, presento a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley.

Adjunto original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde

**PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_ de 2021 Cámara**

***“Por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se dictan otras disposiciones"***

**EL CONGRESO DE COLOMBIA,**

**DECRETA:**

**CAPÍTULO I**

**DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1º- Objeto.** La presente ley tiene como objeto crear el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– que tiene como fin potenciar y fortalecer a uno de los sectores que más se ha visto golpeados por la pandemia y la ilegalidad.

**ARTÍCULO 2º. Principios.** Para la aplicación de la presente ley se tendrá en cuenta los principios de integración sectorial, intervención del estado, promoción y fortalecimiento del sector transporte individual de pasajeros en el marco de lo establecido en la Constitución de 1991, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1993.

**CAPÍTULO II**

***FONDO PARA EL FORTALECIMIENTO Y MEJORAMIENTO DEL SECTOR DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJER –FONTAXI–***

**ARTÍCULO 3°.** **Creación y objeto del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–**. Créase el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, como una cuenta especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, que tendrá por objeto administrar y destinar recursos para el fortalecimiento del transporte individual de pasajeros a través de su canalización y destinación a programas y proyectos.

**ARTÍCULO 4º.- Administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–**. La administración del

Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– estará a cargo del Ministerio de transporte.

**ARTÍCULO 5º. Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.**  El Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrá un Comité Directivo encargado de su dirección, el cual estará integrado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá.
2. El Ministro de Hacienda o su delegado.
3. Viceministerio de transporte.
4. Dos representes del sector de transporte individual de pasajeros.
5. Director de la federación de municipios o su delegado.

**Parágrafo 1.** El Ministro de transporte únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en el Secretario General del Ministerio o en otros funcionarios del nivel directivo.

**Parágrafo 2.** El Ministro de Hacienda únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en los Viceministros, en el Secretario General del Ministerio, o en otros funcionarios del nivel directivo.

**Parágrafo 3.** Los Viceministros de transporte únicamente podrán delegar esta función en otros funcionarios del nivel directivo.

**ARTÍCULO 6º. Funciones del Comité Directivo.**Son funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–las siguientes:

1. Hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte que tengan por objeto orientar el diseño de procedimientos adecuados en el manejo de los recursos.
2. Autorizar los montos y topes de los programas y proyectos presentados al Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– para su aprobación y correspondiente financiación con recursos.
3. Autorizar la creación de subcuentas para la incorporación de recursos y fuentes de financiación que tengan por objeto la promoción del transporte público individual de pasajeros.
4. Aprobar las líneas de reinversión de los rendimientos financieros de Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–
5. Expedir y adoptar su propio reglamento.

**Parágrafo.** Para el cumplimiento de sus funciones, el Comité Directivo podrá conformar comités técnicos de trabajo, integrados por representantes de las entidades que la integran, los cuales estarán bajo la supervisión de la Junta.

**ARTÍCULO 7º. Financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.** Los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, provendrán de las siguientes fuentes:

1. Recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, diferentes de las apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas, sujetos a la disponibilidad del Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP).
2. Recursos provenientes de apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas.
3. Recursos recaudados por la Nación por concepto de multas tránsitos a vehículos de que presten el servicio de público de transporte individual de pasajeros en vehículos no autorizados.
4. Los recursos no ejecutados y reintegrados por parte de las entidades territoriales, correspondientes al Impuesto vehicular rodamiento.
5. Ingresos derivados de la administración de bienes dedicados al transporte público individual situados en sectores considerados como tal.
6. Donaciones, transferencias o aportes en dinero realizados por personas naturales y/o jurídicas de derecho público, privado o de naturaleza mixta.
7. Recursos provenientes de cooperación nacional e internacional, siempre y cuando se trate de recursos no reembolsables.
8. Subvenciones y auxilios de entidades de cualquier naturaleza, incluidos los organismos internacionales.
9. Rendimientos de los recursos administrados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.
10. Recursos de otras fuentes.

**Artículo 8°. Rendimientos financieros**. Los rendimientos financieros generados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– serán reinvertidos en la financiación de programas y proyectos que tengan por objeto el fortalecimiento de transporte público de individual de pasajeros, así como en el pago de los gastos de administración de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, previa aprobación de la Junta Directiva.

**Artículo 9°. Destinación de los recursos.** Los recursos de –FONTAXI– serán destinados a los proyectos que se enmarquen en alguna de las siguientes líneas de la política de transporte:

1. Proyectos de transporte de acuerdo con lo establecido en la ley 105 de 1993.
2. Proyectos que apoyen procesos relacionados con el mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector de transporte individual de pasajeros.
3. Proyectos de seguridad social para el conductor de vehículos de transporte público de pasajeros.
4. Auxilio funerario para los conductores fallecidos en labor de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros.
5. Proyectos que estimulen y propendan por la formación, profesionalización y estímulo de los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros.
6. Subvención económica para la renovación de vehículo para la prestación del servicio de transporte publico individual de pasajeros.
7. Auxilio económico para los conductores de taxi que no haya alcanzado a cumplir las semanas para recibir pensión. El monto de este auxilio será determinado por la junta directiva.
8. Programas destinados al mejoramiento y fortalecimiento del servicio de transporte individual de pasajeros.
9. Proyectos de infraestructura para la creación de áreas de estacionamientos y dotación de las misma para los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros.

**Parágrafo 1.** Los únicos beneficiarios de los programas, proyectos y auxilios establecidos en este artículo serán los conductores de vehículos de servicio de transporte individual de pasajeros que hayan acreditado 5 años prestando el servicio.

**Parágrafo 2.** El Ministerio de transporte determinará cuáles de los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrán una destinación específica y permanente.

**Artículo 10°. Banco de Proyectos.** Las propuestas presentadas por las personas naturales o jurídicas interesadas en ser beneficiarias de los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, conformarán un Banco de Proyectos a cargo del ministerio de transporte. La información de los proyectos presentados será de uso público y contará con los datos que determine el Ministerio de transporte a efectos de que los patrocinadores y benefactores tengan conocimiento de la destinación de su donación, cuando sea el caso.

**Parágrafo 1.** Los proyectos que integran el banco de proyectos deberán contener una explicación detallada de las actividades, adquisiciones y gastos que se requieren para su desarrollo. El Ministerio de transporte reglamentará las líneas, requisitos, categorías de clasificación de los proyectos, y la documentación requerida para la inscripción de los mismos.

**Parágrafo 2.** Losrecursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– también podrán ser utilizados, sin necesidad de la presentación de un proyecto al banco de proyectos, para la atención de proyectos a cargo del Ministerio de Transporte que impliquen la investigación, identificación, mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector transporte público individual de pasajeros, previa autorización de la Junta Directiva.

**ARTÍCULO 11°. Vigencia.**La presente ley entrará en vigor a partir de su promulgación previa sanción.



Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde

**PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_DE 2021 CÁMARA**

**Proyecto de Ley No. \_\_\_ de 2021 *“Por el cual se crea el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– y se dictan otras disposiciones***

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha divido en siete (7) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Justificación, (2) Objetivos, (3) Descripción del proyecto, (4) Impacto fiscal, (5) Conflicto de interés, (6) Reconocimientos y Agradecimientos.

1. **Justificación**

Con el crecimiento urbano de las ciudades ocasiono una gran demanda de transporte al interior de las ciudades. La demanda al no poder ser suplida mediante la adquisición de medios de transporte propios, el estado vio obligado a intervenir para dar solución a esta problemática para lo cual se crea el sistema de transporte público el cual se divide en dos tipos de servicio público de transporte masivo y transporte individual de pasajeros (Taxismo).

A diferencia del sistema colectivo de transporte, el servicio tipo taxi ofrece un servicio personalizado, más cómodo, de puerta a puerta y además con mayor privacidad. Este servicio ha entrado a ser una solución a los problemas de movilidad en las ciudades, ya que a diferencia del sistema colectivo se tiene más margen de acción, lo que denota una clara necesidad de este.

Por otro lado, el Taxismo es uno de los sectores que está siendo afectado por la pandemia esto se debe, a que durante el aislamiento obligatorio muchas actividades laborales cesaron o se prestaron desde la casa, sin embargo, el Taxismo fue uno de los pocos que no cesaron sus actividades. Esto se debió a la importancia de esta actividad para el transporte de medicamentos, víveres, personal médico entre otros, más aún si se tiene en cuenta que los sistemas masivos de transporte cesaron parcialmente.

Por otro lado, los conductores fueron unos de los trabajadores más expuestos por la exposición a tantas personas. Adicionalmente, la aguda crisis económica que se desencadenó por culpa de la Pandemia, razón que por favorecer al usuario y cumplir la responsabilidad del servicio público ha dejado consecuencias gravísimas como la muerte de muchos conductores donde dejaron a muchas viudas e hijos indefensos, sin ningún apoyo ni por las empresas ni por Estado.

Además de la problemática anterior se suma la irrupción de las plataformas digitales las cuales invadieron el servicio del transporte público individual de pasajeros por medio de vehículos particulares que no cumplen con la normativa y estándares exigidos, generando así una competencia desleal con quien si cumplen con la norma.

En el mismo sentido, la prestación del servicio por particulares de manera ilegal, en el desarrollo del transporte individual de pasajeros tipo taxi, ha afectado directamente la producción del gremio en todos sus aspectos, como cantidad de número de carreras, costo de la carrera, valor de entrega a los propietarios, generando inestabilidad en la canasta familiar, el desempleo y la inestabilidad económica en el desarrollo de esta actividad.

Así mismo la anomalía ha empujado al conductor a la guerra del centavo para poder sobrevivir y poder satisfacer las necesidades de sus familias, también esto genera en los propietarios acudir a cualquier persona no idónea para conducir donde se pone en riesgo la seguridad de su automóvil, la del usuario y la rentabilidad de su inversión.

Además, la falta de legalidad y cumplimiento de las aplicaciones tecnológicas que median la prestación del servicio público de transporte y que afectan la estabilidad económica del gremio por falta de regulación y el ánimo invasivo de imponer este servicio a los particulares, dejado expuestos a quienes cumplen con la legalidad en el desempleo, consecuencia de la falta de producción por la competencia desleal.

Adicionalmente la falta de cumpliendo de las exigencias e imposiciones del ministerio de transporte sobre la capacidad transportadora, ha generado una afectación económica para los propietarios, generada por la presencia de particulares en la prestación del servicio, ya que si bien es cierto que el valor del cupo existe por oferta /demanda estos se han venido depreciando hasta un 50% de su valor real.

Este valor conocido como cupo esta soportado legalmente en el Decreto Presidencial 1079 de 2015, sección 7 del capítulo 3, el cual estipula que la cantidad de vehículos tipo taxi que prestan el servicio de transporte público será limitada en razón de un estudio técnico en el cual se determina la capacidad transportadora del territorio, entendida como la cantidad total de vehículos que pueden circular al tiempo, según condiciones de vías, de tránsito y de extensión del territorio. El sentido de esto se da en materia de reconocer a la maya vial como un bien finito, por lo cual es necesario tener supremo cuidado con la oferta de vehículos y asegurarse de que esta sea correspondiente a la demanda de los mismos, evitando así congestiones ocasionadas por vehículos desocupados y/o en busca de servicios.

Esta capacidad transportadora al ser un bien limitado, se volvió así mismo escaso, y de esta forma fue comercializado entre particulares, en razón del interés de poder ofrecer el servicio de transporte. Esta comercialización se fue dando sin ningún control de las autoridades ni gubernamental, pese a que siempre hubo conocimiento de la actividad, esta falta de control, tanto en la realización de las ventas como en la fluctuación de los precios, hizo que el valor de esta capacidad transportadora se elevará de forma constante y desmedida.

La Superintendencia de Industria y comercio reportó que en Colombia hay 223.000 vehículo tipo taxi registrados y que el costo promedio de los cupos oscilaba en 58 millones, según el último estudio del 2010, dando así la proyección de que el valor a compensar por los cupos el cual oscilaria entre 11 a 22 billones de pesos. Cifra que resulta exorbitante e imposible de asumir en la situación actual que atraviesa el país, el cual se esfuerza por la reactivación económica y superación de la crisis social, económica y sanitaria que ha atravesado.

Además, en términos de competencia se debe ver como empezaron a operar e ingresar al mercado las plataformas de movilidad desde el 2013, ignorando completamente la normativa local y prestando el servicio de forma ilegal, dando así una competencia desleal frente al servicio de transporte tipo taxi que ya operaba en el territorio. mediante la Sentencia del 20 de diciembre de 2019, la SIC ordenó el cese de la prestación de los servicios de transporte a Uber, al considerar que esta compañía incurrió en una competencia desleal violando las normas y generando una desviación de clientela a través del servicio público individual de transporte prestado de forma irregular, hay que tener en cuenta que anterior a esto, la empresa ya había recibido otras sanciones por razones similares.

De hecho si observamos y comparamos los requisitos que deben de cumplir los conductores de taxi en contraposición con los que deben cumplir los conductores de plataformas se puede evidenciar una gran desventaja, tal y como se observa en la siguiente tabla:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **ORD** | **Descripción Requerimiento** | **Legislación** | **Vehículos Servicio Público (Taxis) Legal** | **Vehículos Servicio Particular (Automoviles, vans, motos, etc.)** | **Trámites** | | |
| **Propietario Vehículo Servicio Público** | **Propietario Vehículo Servicio Particular** | **Conductor** |
| 1 | Placa | Ley 769/02 Art. 43,44 y 45 | Amarilla | Blanca | SI | SI |  |
| 2 | Colocar número placa parte superior externa y costados | Resol. 002999 19 May. 2003 | SI | NO | SI |  |  |
| 3 | Licencia de Tránsito | Ley 769/02 Art. 34 a 38 | Servicio Público | Servicio Particular | SI | SI |  |
| 4 | Licencia de Conducción | Ley 769/02 Art. 19 | Público C1 | Particular A1 |  |  | SI |
| 5 | Vigencia Licencia de Conducción | Ley 769/02 Art. 22 | Renovar cada 3 años | Renovar cada 10 años |  |  | SI |
| 6 | Pago Rodamiento a empresas | Contrato vinculación | $ 50.000 | N0 | SI |  |  |
| 7 | Tarjeta de Operación | Decreto 172/2001 Ar. 39 a 43 | $ 30.000 | N0 | SI |  |  |
| 8 | SOAT | Ley 769/02 Art. 42 |  | Servicio Particular | SI | SI |  |
| 9 | Seguros Responsabilidad Contractual y Extracontratual | Decreto 170/2001 | $ 789.000 | N0 | SI |  |  |
| 10 | Revisión Técnico Mecánica vehículo Nuevo | Ley 769/02 Art. 51 | Nuevo a los dos años | Nuevo a los seis años | SI | SI |  |
| 11 | Revisión Preventiva | Resol. 315/2013 | Cada 2 meses | N0 | SI |  |  |
| 12 | Capacidad Transportadora | Decreto 172/2001 Ar. 35 | Limitada (Según estudio Técnico) | Infinita | SI |  |  |
| 13 | Vidrios polarizados | Resol 3777/2003 | Prohibición | No hay restricción |  |  | SI |
| 14 | Color del Vehículo | Resol. 3199 de 1999 | Amarillo | Cualquier color | SI |  |  |
| 15 | Clase de Vehiculos | Ministerio de Transporte | Homologados por el Estado | Cualquier modelo y estructura | SI |  |  |
| 16 | Tarifas | Alcaldes municipales | Reguladas por el Estado | N0 | SI |  |  |
| 17 | Planillas de viaje | Decreto 1079/2015 | Reguladas por el Estado | N0 |  |  | SI |
| 18 | Tarjeton | Decreto 1079/2015 | Mensual | NO |  |  | SI |
| 19 | Seguridad Social | Decreto 1047/2014 | Mensual | NO |  |  | SI |
| 20 | Impuesto del ICA | Ley 14 de 1983 | Anual y Bimensual | NO | SI |  |  |
| 21 | Impuesto de Renta | DIAN | Anual | NO | SI |  |  |
| 22 | Taxímetro | Resol. 88918/2017 SIC | Obligatorio | NO | SI |  |  |
| 23 | Habilitación | Ministerio de Transporte | Obligatorio | N0 | SI |  |  |
| 24 | Número de órden | Secretarías de Tránsito | Obligatorio | NO | SI |  |  |
| 25 | Precios Vehículos nuevos en Concesionarios | Concesionarios | Mas costosos 30% | Más económicos en un 30% | SI |  |  |
| 26 | Afiliación empresa | Decreto 1079/2015 | SI | NO | SI |  |  |
| 27 | Colocar Distintivos |  | SI | NO | SI |  |  |
| 28 | Retenes de Control | Secretarías de Tránsito | Muchos | Casi nada |  |  | SI |
| **TOTAL, RESTRICCIONES** | | | | | **21** | **4** | **7** |

*Fuente: ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE TAXIS DE BOGOTÁ*

Esta situación afectó en gran medida al servicio de taxis, la entrada abrupta de un competidor que no se somete a las mismas exigencias que los operadores de taxi deben de cumplir, que no se somete al mismo sistema de regulación de precios que los taxistas deben ofrecer y que no cumplieran con los límites que la capacidad transportadora establece para la operación de vehículos que ofrecieran el servicio de transporte, ocasionó una gran caída en la demanda de taxis entre la ciudadanía y una gran dificultad para los taxista a la hora de entrar a competir en condiciones tan desiguales.

La falta de garantías, la omisión y olvido han acompañado toda esta situación, haciendo al conductor de Taxi el mayor afectado y desprotegido por el Estado, el cual los ha dejado a su libre arbitrio frente a su actividad laboral, sin control y vigilancia alguna, en el marco de una serie de leyes que no están siendo cumplidas por sus competidores, dificultando el desarrollo de la actividad y afectan la economía y la de su familia.

Por todo esto se hace necesario mejorar las condiciones económicas y generar nuevos incentivos para los conductores de taxi, con lo cual conseguimos una mayor y mejor atención para los usuarios, mejorando así la eficiencia del servicio y una mayor producción por demanda en razón del retorno de usuarios al mismo.

Así pues, el presente proyecto de ley propone la creación de un fondo que sirva en primera instancia para mejorar las condiciones de educación de los conductores, logrando así una profesionalización del gremio y un mayor nivel de cultura, traducido en un mejor servicio.

En segundo lugar, que pueda cubrir elementos importantes en la vida del conductor como lo son la recreación con lo cual estaríamos generando estabilidad emocional para sus familias y de descanso para su actividad laboral situación que se traduce en satisfacción de la tarea a realizar y por ende una mayor producción.

En tercer lugar, se busca protección a todos los conductores que se encuentran en la tercera edad y que desarrollaron esta actividad a lo largo de su vida sin ningún reconocimiento económico por la labor prestada. Además de esto se busca promover ayudas a los conductores para acceder y comprar vehículos para que ellos sean propietarios, así como ayudas para los conductores que han quedado en estado de invalidez por culpa del ejercicio de su trabajo. De igual forma se busca promover ayudas para gastos funerarios a los caídos en ejercicio de su actividad de trabajo.

1. **Objetivos.**
   1. **General.**

Crea un Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajero.

* 1. **Específicos.**
* Mejorar la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros.
* Beneficiar a un sector que ha sido fuertemente golpeado por la pandemia y la ilegalidad en Colombia.
* Mejorar la calidad de vida de los conductores del servicio de transporte publico individual de pasajeros.
* Crear un incentivo para que se preste del servicio de transporte publico individual de pasajeros de manera legal.

1. **Impacto fiscal.**

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se podrían incluir, en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

“**El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas**, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa**:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

**Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.**

**Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.**” (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (…). El artículo 7º de la Ley819/03 no

Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

1. **Descripción del proyecto.**

A continuación, se presenta un cuadro en el cual se expone articulo por articulo el proyecto de ley:

|  |  |
| --- | --- |
| **Descripción del proyecto** | |
| **Articulado** | **Objeto** |
| **ARTÍCULO 1º- Objeto.** La presente ley tiene como objeto crear el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– que tiene como fin potenciar y fortalecer a uno de los sectores que más se ha visto golpeados por la pandemia y la ilegalidad. | Este artículo expone la finalidad de este proyecto de ley. |
| **ARTÍCULO 2º. Principios.** Para la aplicación de la presente ley se tendrá en cuenta los principios de integración sectorial, intervención del estado, promoción y fortalecimiento del sector transporte individual de pasajeros en el marco de lo establecido en la Constitución de 1991, la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1993. | En este artículo se detallan los principios que se tendrán en cuenta para la aplicación de esta ley. |
| **ARTÍCULO 3°.** **Creación y objeto del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–**. Créase el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, como una cuenta especial del Ministerio de Transporte, sin personería jurídica, que tendrá por objeto administrar y destinar recursos para el fortalecimiento del transporte individual de pasajeros a través de su canalización y destinación a programas y proyectos. | Este articulo crea Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI**–** y se precisa el objetivo de este. |
| **ARTÍCULO 4º.- Administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.** La administración del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– estará a cargo del Ministerio de transporte. | En este artículo se estipula la entidad encargada de administrar el fondo para el fortalecimiento y mejoramiento del sector de transporte individual de pasajero |
| **ARTÍCULO 5º. Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.** El Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrá un Comité Directivo encargado de su dirección, el cual estará integrado por:   1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá. 2. El Ministro de Hacienda o su delegado. 3. Viceministerio de transporte.  4. Un dos representes del sector de transporte individual de pasajeros. 5. Director de la federación de municipios o su delegado.    Parágrafo 1. El Ministro de transporte únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en el Secretario General del Ministerio o en otros funcionarios del nivel directivo.  Parágrafo 2. El Ministro de Hacienda únicamente podrá delegar el ejercicio de dicha función en los Viceministros, en el Secretario General del Ministerio, o en otros funcionarios del nivel directivo.  Parágrafo 3. Los Viceministros de transporte únicamente podrán delegar esta función en otros funcionarios del nivel directivo. | Se nombra el comité directivo para **FONTAXI**, su composición y las funciones de los integrantes. |
| **ARTÍCULO 6º. Funciones del Comité Directivo**. Son funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– las siguientes:   1. Hacer recomendaciones al Ministerio de Transporte que tengan por objeto orientar el diseño de procedimientos adecuados en el manejo de los recursos.  2. Autorizar los montos y topes de los programas y proyectos presentados al Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– para su aprobación y correspondiente financiación con recursos.   3. Autorizar la creación de subcuentas para la incorporación de recursos y fuentes de financiación que tengan por objeto la promoción del transporte público individual de pasajeros.   4. Aprobar las líneas de reinversión de los rendimientos financieros de Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–  5. Expedir y adoptar su propio reglamento.    **Parágrafo**. Para el cumplimiento de sus funciones, el Comité Directivo podrá conformar comités técnicos de trabajo, integrados por representantes de las entidades que la integran, los cuales estarán bajo la supervisión de la Junta. | Se designan las funciones del Comité Directivo del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. |
| **ARTÍCULO 7º. Financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–**. Los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, provendrán de las siguientes fuentes:  1. Recursos asignados por el Presupuesto General de la Nación, diferentes de las apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas, sujetos a la disponibilidad del Marco de Gasto de Mediano Plazo (MGMP).  2. Recursos provenientes de apropiaciones del Ministerio de transporte y sus entidades adscritas.  3. Recursos recaudados por la Nación por concepto de multas tránsitos a vehículos de que presten el servicio de público de transporte individual de pasajeros en vehículos no autorizados.   4. Los recursos no ejecutados y reintegrados por parte de las entidades territoriales, correspondientes al Impuesto vehicular rodamiento.   5. Ingresos derivados de la administración de bienes dedicados al transporte público individual situados en sectores considerados como tal.  6. Donaciones, transferencias o aportes en dinero realizados por personas naturales y/o jurídicas de derecho público, privado o de naturaleza mixta.  7. Recursos provenientes de cooperación nacional e internacional, siempre y cuando se trate de recursos no reembolsables.  8. Subvenciones y auxilios de entidades de cualquier naturaleza, incluidos los organismos internacionales.  9. Rendimientos de los recursos administrados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–.  10. Recursos de otras fuentes. | En este artículo se disponen las fuentes de las cuales se provendrán los recursos para la financiación del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–. |
| **Artículo 8°. Rendimientos financieros.** Los rendimientos financieros generados por el Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– serán reinvertidos en la financiación de programas y proyectos que tengan por objeto el fortalecimiento de transporte público de individual de pasajeros, así como en el pago de los gastos de administración de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, previa aprobación de la Junta Directiva. | En este artículo se establece el uso que se le dará a los rendimientos financieros generados por FONTAXI |
| 1. Proyectos de transporte de acuerdo con lo establecido en la ley 105 de 1993. 2. Proyectos que apoyen procesos relacionados con el mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector de transporte individual de pasajeros. 3. Proyectos de seguridad social para el conductor de vehículos de transporte público de pasajeros. 4. Auxilio funerario para los conductores fallecidos en labor de la prestación del servicio público de transporte individual de pasajeros. 5. Proyectos que estimulen y propendan por la formación, profesionalización y estímulo de los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros. 6. Subvención económica para la renovación de vehículo para la prestación del servicio de transporte publico individual de pasajeros. 7. Auxilio económico para los conductores de taxi que no haya alcanzado a cumplir las semanas para recibir pensión. El monto de este auxilio será determinado por la junta directiva. 8. Programas destinados al mejoramiento y fortalecimiento del servicio de transporte individual de pasajeros. 9. Proyectos de infraestructura para la creación de áreas de estacionamientos y dotación de las misma para los conductores de vehículos de transporte publico individual de pasajeros.   **Parágrafo 1.** Los únicos beneficiarios de los programas, proyectos y auxilios establecidos en este articulo serán los conductores de vehículos de servicio de transporte individual de pasajeros que hayan acreditado 5 años prestando el servicio.  **Parágrafo 2.** El Ministerio de transporte determinará cuáles de los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– tendrán una destinación específica y permanente. | En este artículo se determina la destinación de los recursos recaudados por FONTAXI, los cuales abarcan los proyectos que se encuentran en los numerales 1, 2,3, 4, 5, 6 y 7 de este artículo. |
| **Artículo 10°. Banco de Proyectos.** Las propuestas presentadas por las personas naturales o jurídicas interesadas en ser beneficiarias de los recursos del Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI–, conformarán un Banco de Proyectos a cargo del ministerio de transporte. La información de los proyectos presentados será de uso público y contará con los datos que determine el Ministerio de transporte a efectos de que los patrocinadores y benefactores tengan conocimiento de la destinación de su donación, cuando sea el caso.  **Parágrafo 1**. Los proyectos que integran el banco de proyectos deberán contener una explicación detallada de las actividades, adquisiciones y gastos que se requieren para su desarrollo. El Ministerio de transporte reglamentará las líneas, requisitos, categorías de clasificación de los proyectos, y la documentación requerida para la inscripción de los mismos.  **Parágrafo 2.** Los recursos de Fondo para el Fortalecimiento y Mejoramiento del Sector de Transporte Individual de Pasajeros –FONTAXI– también podrán ser utilizados, sin necesidad de la presentación de un proyecto al banco de proyectos, para la atención de proyectos a cargo del Ministerio de Transporte que impliquen la investigación, identificación, mejoramiento, fortalecimiento, protección y sostenibilidad del sector transporte público individual de pasajeros, previa autorización de la Junta Directiva. | En este artículo se define el Banco de Proyectos. El cual estará a cargo del Ministerio de Transporte y estará conformado por todas aquellas propuestas presentadas por todos los proyectos para el FONTAXI. Así mismo estipula la serie de parámetros con los que deben contar dichos proyectos para poder integrar el banco y a su vez añade otras disposiciones para el uso de los recursos del FONTAXI. |
| **ARTÍCULO 11°**. Vigencia. La presente ley entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación. |  |

1. **Conflicto de interés**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que tienen conflicto de interés a esta iniciativa de ley todo congresista que haya recibido financiación para su campaña por parte de una empresa de una empresa de transporte público que participe o tenga concesionado peajes sobre el territorio colombiano, asimismo si su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil se benefician de este tipo de empresas.

Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

1. **Reconocimientos y Agradecimientos.**

Agradecer al Comité Jurídico Asesor de Tránsito y Transporte “CJATT” por la ayuda prestada para la realización del proyecto de ley. En el mismo sentido también exaltar y reconocer el trabajo que ha venido realizado CJATT por la defensa de los derechos de los trabajadores del taxismo.

Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde