

Bogotá D.C, 13 de Agosto de 2012

Doctor  
**JUAN FERNANDO CRISTO BUSTOS**  
Presidente  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
Ciudad

Respetado Senador Cristo Bustos:

De manera atenta me dirijo a usted con el fin de presentar proyecto de ley ordinaria *“Por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones”*, junto con su exposición de motivos, en los precisos términos del artículo 154 de la Constitución y el artículo 140 y siguientes de la Ley 5 de 1992, como se lee a continuación:

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

*“Por la cual se establecen medidas de seguridad y calidad para el servicio público de transporte individual o taxi y se dictan otras disposiciones”*

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** Esta ley tiene como propósito establecer medidas de seguridad y calidad para la prestación del servicio público de transporte individual o taxi, salvaguardar la integridad y el patrimonio de los usuarios, conductores, propietarios y empresas dedicadas a esta actividad, y propender por un mejoramiento en las condiciones del servicio de transporte.

**ARTÍCULO 2. SUJETOS.** Son destinatarios de la presente ley las Autoridades obligadas, los usuarios del transporte público, conductores, propietarios de vehículos y empresas de servicio público individual o taxi independientemente de su denominación o función.

**ARTÍCULO 3. OBLIGACIONES DE LAS EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO.** Corresponde a las empresas cuyo objeto comercial o su labor, sea la de prestar servicio público de transporte individual o taxi habilitada por Autoridad competente y registrada en la Cámara de Comercio según su jurisdicción, observar y demostrar el cumplimiento de las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Contratar directamente a todos los conductores mediante contrato laboral escrito sea a término definido no inferior a seis (06) meses o indefinido, o indirectamente vigilar que lo hagan todos los propietarios afiliados a la misma como una condición obligatoria, necesaria e inaplazable para prestar el servicio, pertenecer a una empresa y tener tarjeta de operación, llevando un registro correspondiente sin que sea válida otra forma contractual de vinculación incluyendo el arriendo de vehículos;
2. Cancelar y vigilar mensualmente el pago de los aportes al Sistema General de Seguridad Social y las prestaciones sociales de los conductores a que haya lugar directamente si es el empleador o vigilar que lo hagan los propietarios frente a sus empleados o en nombre propio, según los precisos términos del Código Sustantivo del Trabajo y normas complementarias, so pena de ser solidariamente responsable la empresa por concepto de estas obligaciones;
3. Adoptar y actualizar un código de conducta completo y eficaz para sancionar las infracciones de los conductores y propietarios a las normas constitucionales legales, reglamentarias y estatutarias privadas vigentes, y cualquier otro acto en contra de los derechos de los usuarios o conducta que represente peligro contra la ciudadanía, con el respectivo procedimiento y gradualidad de las sanciones;
4. Implementar un sistema de control de calidad y servicio al cliente eficaz, telefónico, por un sitio virtual o red social, que le permita al usuario manifestar su inconformismo, queja, duda, reclamo o felicitación del servicio prestado, con términos establecidos de tiempo de respuesta no mayor a 10 días y con la garantía de un pronunciamiento de fondo, claro, preciso y coherente con lo solicitado;
5. Exigir a todos los propietarios y conductores como una condición obligatoria, necesaria e inaplazable para prestar el servicio, pertenecer a una empresa y tener tarjeta de operación, la verificación en la base de datos de la autoridades competentes sobre los antecedentes judiciales de los conductores sean propietarios o empleados, impidiendo que presten el servicio aquellos ciudadanos que figuren como autores o partícipes de conductas punibles tipificadas en el Código Penal Colombiano con sentencia ejecutoriada y sin que haya prescrito la pena;
6. Prohibir y sancionar el alquiler o cesión temporal de vehículos de servicio público por parte de propietarios, tenedores o poseedores a terceros con los cuales no se tenga relación laboral directa por parte de la empresa o del propietario, sean o no afiliados a la empresa;
7. Implementar controles inmediatos por sistemas de posicionamiento global (GPS) o servicio de datos móvil orientado a paquetes (GPRS) u otro equivalente, asumiendo el costo sobre las plataformas y equipos correspondientes, de todos y cada uno de los vehículos que se encuentran afiliados y operando en la empresa,

a los cuales tendrán acceso previa coordinación las Autoridades competentes con fines preventivos, investigativos y sancionatorios;

8. Contar con una plataforma o sistema que permita la operación efectiva de los botones de pánico o seguridad de cada vehículo y velar por su cumplimiento con las facultades sancionatorias contempladas para otros dispositivos de seguridad y condiciones referidas en este artículo;

9. Prohibir y sancionar a los propietarios que hagan modificaciones o alteraciones a los vehículos no autorizadas y que no demuestren la condiciones de seguridad del vehículo, e idoneidad, experiencia y acreditación exigidas a los conductores, referidas en la presente norma;

10. Prohibir y sancionar a los conductores de servicio público de taxi que sin justa razón o motivo fundado se negaron o se niegan a prestar el servicio público de transporte a un usuario, al margen de las sanciones contenidas en el Código Nacional de Transito;

11. Abstenerse de realizar, incitar o favorecer a través de sus frecuencias, redes o sistemas, algún tipo de bloqueo, manifestación o protesta en vías o bienes de uso público no autorizada por la Autoridad competente, y de cualquier otro acto del monopolio exclusivo del Estado;

12. Prohibir y sancionar a los propietarios que permiten u obligan a los conductores de servicio público de taxi, que desempeñen una jornada laboral mayor a la contenida en el Código Sustantivo del Trabajo, debiendo ejercer controles a cada conductor antes y después de iniciar su jornada laboral a través de los sistemas acreditación e identificación y de posicionamiento global (GPS) o servicio de datos móvil orientado a paquetes (GPRS) u otro medio eficaz equivalente;

13. Impedir que existan vehículos conducidos por alguna persona con grado de discapacidad acreditado por la Autoridad competente, sin contar con la adecuación requerida para tal fin, reglamentada por el Ministerio de Transporte;

14. Suministrar carnet a todos los conductores afiliados y exigir su porte en un lugar visible, que contenga como mínimo los siguientes datos: nombre, número de conductor asignado por el Ministerio de Transporte, cédula, RH, foto a color, número del carnet, y ser elaborado con sistemas de seguridad mínimos como: chip, código de barras o banda magnética, material especial, sellos de agua y hologramas, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte;

15. Implementar aplicaciones compatibles para teléfonos inteligentes y otros dispositivos o afiliarse a una reconocida, que permitan la solicitud de servicios de transporte de taxi, la confirmación de este, la identificación de los datos mínimos del conductor, del usuario y vehículo que lo prestará, y el envío de estos datos a un tercero de confianza por ese mismo medio o a través de correo electrónico o

mensaje de texto, las cuales deben estar conectadas a los sistemas de posicionamiento global (GPS) o servicio de datos móvil orientado a paquetes (GPRS) o equivalente adoptado por la misma;

16. Evitar que presten el servicio público de transporte, vehículos afiliados o pertenecientes a la empresa cuyo lugar de origen sea diferente al lugar de ejecución del mismo;

17. Abstenerse de impedir el cambio de empresas por parte de los afiliados o propietarios de vehículos de servicio público individual o de taxi que así lo deseen o retener a los mismos, y exigir requisitos no contemplados legalmente para tal fin;

18. Contar con una póliza colectiva o individual de seguro de vida, independientemente de la causa del fallecimiento y seguro funerario, a su costa, cuyos beneficiarios sean los conductores contratados directamente por la empresa o indirectamente por los propietarios y los usuarios del servicio público de transporte, acorde a los montos indemnizatorios acostumbrados en los contratos de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual;

19. Realizar capacitaciones y espacios de socialización a conductores, para exhibir y promover los derechos y deberes de los usuarios y conductores, respecto de las Autoridades y otros particulares, por lo menos una vez al año, pudiendo sancionar e imponer las medidas correctivas consignadas en los códigos de conducta a los que sin justa causa no asistan.

**Parágrafo 1º.** Para efectos de la presente ley todas las empresas que afilian o prestan servicios de transporte individual o taxi, están obligadas a respetar y cumplir los requisitos y cargas antes mencionadas, sin que sea válido invocar una denominación o función específica para evadir aquellas, siendo el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte los encargados de vigilar por su estricto cumplimiento en lo que no compete a otras autoridades, sin perjuicio de las demás sanciones contempladas.

**Parágrafo 2º.** Corresponde a los Ministerios de Trabajo y Salud y a la Superintendencia de Salud o la Entidad que haga sus veces, velar de manera efectiva por el cumplimiento y respeto de las garantías laborales irrenunciables y prerrogativas asistenciales de los conductores de servicio público individual y todos los demás modos de transporte público legalmente constituidos y habilitados para tal fin, creando un grupo especial con la planta de servidores ya existente y ejerciendo controles permanentes.

**Parágrafo 3º.** El numeral 5º de la anterior disposición no será aplicado para el delito de inasistencia alimentaria y los delitos políticos, siempre que el autor o participe de la primera conducta señalada se ponga al día por concepto de esta obligación una vez ingrese a laborar.

**ARTÍCULO 4. RESPONSABILIDAD SOLIDARIA DE LAS EMPRESAS FRENTE A LOS USUARIOS Y CONDUCTORES DE TAXI.**

En caso de comprobarse desatención a alguna de las obligaciones consagradas en la presente ley a título de acción u omisión, es solidariamente responsable la empresa afiliadora o prestadora del servicio de transporte público por los perjuicios causados a los usuarios y conductores de vehículos afiliados o que se encuentren operando con la sociedad independientemente de su circunstancia, debiendo resarcir ésta integralmente a las víctimas de los daños correspondientes, sin la necesidad de demostrar el afectado nexo causal o elemento subjetivo alguno.

**Parágrafo.** En todos los casos se tendrá por no escrito cualquier tipo de acto privado sea un acuerdo, contrato, convención, reglamento, entre otros, que tenga como propósito restar eficacia o anular la solidaridad de la empresas antes mencionada.

**ARTÍCULO 5. BOTON DE PANICO Y EMERGENCIA.**

Es deber de todos los propietarios de vehículos de servicio público de taxi instalar y cancelar los gastos necesarios para que cada vehículo cuente con un botón o dispositivo de pánico y emergencia, que pueda ser operado de manera inmediata y separada por los usuarios y conductores en un lugar visible, en caso de alguna situación imprevista e irresistible, que tenga la capacidad de amenazar o vulnerar la integridad o el patrimonio de alguno de estos, y que una vez sea obturado, dé aviso inmediato a la empresa en la que se encuentra afiliado y a las Autoridades con la ayuda de los sistemas de posicionamiento global (GPS) o servicio de datos móvil orientado a paquetes (GPRS) o equivalente con los que deben contar aquellas, y genere un ruido y aspecto luminoso característico capaz de ser percibido por personas cercanas. Lo anterior en un plazo no superior a seis (06) meses contados a partir de la reglamentación expedida por el Ministerio y de Transporte.

**Parágrafo.** La obturación dolosa del dispositivo de pánico y emergencia en una situación diferente a la antes descrita, dará lugar a multa de un (01) salario mínimo legal mensual vigente para el usuario, tercero o el conductor que lo accionó.

**ARTÍCULO 6. OBLIGACIONES DE LOS PROPIETARIOS.**

Corresponde a los propietarios de vehículos de servicio público individual o taxi observar las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Contratar mediante contrato laboral escrito a todos los conductores de servicio público que conducen vehículos de su propiedad no inferior a seis (06) y a la personas que lleguen a reemplazar a los mismos por una justa causa consagrada en el Código Sustantivo del Trabajo;
2. Cancelar oportunamente los aportes al Sistema de Seguridad Social de los conductores contratados laboralmente;
3. Afiliarse, asociarse o crear una empresa legalmente habilitada conforme a los requisitos establecidos sobre el particular;

4. Abstenerse de contratar personas que no demuestren los requisitos legales de idoneidad, experiencia y acreditación para poder desempeñar el oficio de conductor contenidos en la presente norma y demás disposiciones complementarias;

5. Abstenerse de imponer o permitir que los conductores ejerzan su labor por encima de la jornada laboral máxima permitida en el Código Sustantivo del Trabajo;

6. Abstenerse de contratar a personas que figuran con antecedentes judiciales en los términos de la presente ley, ejerzan el oficio de conductor;

7. Permitir la instalación y cancelar los gastos de los dispositivos individuales en los sistemas de seguridad del vehículo de su propiedad, exigidas legalmente;

8. Instalar sistemas de protección física del conductor del taxi que permita la separación e imposibilite el contacto físico entre el taxista y los ocupantes de la parte trasera del vehículo, permitiendo la comunicación verbal entre ellos, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte;

9. Instalar el taxímetro bajo los parámetros establecidos por la Autoridad distrital o municipal, junto con el sistema de impresión de tiquete o recibo en los términos de la presente ley;

11. Tener sistemas de cierre centralizado de puertas delanteras y traseras operable desde la cabina delantera del vehículo, y que en todo caso permitan ser operadas manualmente por sus ocupantes desde el interior del vehículo sin que haya alguna clase de obstaculización;

12. Abstenerse de realizar modificaciones a los vehículos de servicio público de taxi no permitidas, y en caso de tenerlas en la actualidad, realizar los cambios necesarios dentro del tiempo establecido para tal fin.

**Parágrafo 1º.** El desconocimiento de los deberes mencionados en el artículo anterior, dará lugar a multas de uno (01) a cinco (5) salarios mínimos legales mensuales vigentes por parte de la Autoridades de tránsito, a las sanciones contenidas en el Código Nacional de Tránsito, en otras disposiciones, y en los códigos de conducta de las empresas a las que pertenecen.

**Parágrafo 2º.** El Gobierno Nacional deberá promover, con la colaboración de las asociaciones de trabajadores y empresarios del sector, la progresiva implementación de innovaciones tecnológicas con el fin de mejorar las condiciones de prestación y seguridad de los servicios de taxi y en especial lo referente a los taxímetros y medios de pago tales como tarjetas de crédito, débito o prepagas.

**ARTÍCULO 7. OBLIGACIONES DE LOS CONDUCTORES DE SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL O TAXI.** Corresponde a los conductores de servicio público individual o taxi observar las siguientes obligaciones, fuera de las contenidas en otras disposiciones:

1. Demostrar idoneidad y conocimiento ante las diferentes Secretarías de Transito y Movilidad para desempeñar el oficio de conductor, no inferior a 5 años con buen crédito desde que adquirió su licencia conducción;
2. Ser bachiller y demostrar el título de técnico en transportes o equivalente conforme a los programas dictados por el Servicio Nacional de Aprendizaje SENA no inferior a un año, para el lugar donde desempeñará su labor;
3. Entregar al viajero un ticket o recibo del servicio que contenga los datos mínimos establecidos en la presente ley;
4. Portar carnet de la empresa a que pertenece en un lugar visible para el usuario y demás personas, cuando se encuentren fuera del vehículo y en jornada laboral;
5. Prestar el servicio público solicitado por los usuarios que lo soliciten;
6. Ayudar a subir y bajar del vehículo a los viajeros que lo necesiten por razones de edad, minusvalías o estado de salud;
7. Recoger el equipaje del viajero, colocarlo en el maletero y entregárselo a la finalización del servicio, en todo caso a pie del vehículo;
8. Cuidar su aspecto personal y vestir adecuadamente durante la prestación del servicio, quedando prohibida la utilización de prendas y calzado deportivos y de baño, así como los pantalones cortos, y las camisetas sin mangas;
9. Subir o bajar el volumen de la radio y de otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo o apagar los mismos si el viajero lo solicita;
10. Preguntar y sugerir antes de prestar el servicio, la ruta más adecuada para llegar al lugar de destino solicitado por el usuario;
11. Permitir la apertura o cierre de las ventanas delanteras o traseras;
12. Respetar la elección del usuario sobre el uso del aire acondicionado o climatización, siempre que la temperatura solicitada no sea inferior a 18o ni superior a 25o, salvo que conductor y usuario estén de acuerdo en otra inferior o superior;
13. Abstenerse de cobrar más de la tarifa permitida, redondear el precio del servicio o inventarse conceptos tarifarios no contemplados por las Autoridades municipales;

14. Observar un comportamiento correcto con cuantas personas soliciten su servicio;

15. En el supuesto de inexistencia de paradas, cuando sean requeridos por varias personas al mismo tiempo para la prestación de un servicio, atender a las siguientes normas de preferencia:

- A. Las personas con un grado de discapacidad.
- B. Mujeres embarazadas y personas acompañadas de niños.
- C. Las que se encuentren en la acera correspondiente al sentido de circulación del vehículo.

16. Cuando estén situados en las paradas y sean requeridos por varias personas al mismo tiempo, respetar el orden de llegada de los usuarios;

17. Abstenerse de materializar actos indecentes, agresivos, que constituyan un peligro para la ciudadanía en el desarrollo de la prestación del servicio público de transporte;

18. Revisar el interior del vehículo al finalizar cada servicio para comprobar si el usuario ha olvidado alguna de sus pertenencias en el mismo. En este caso, y si no pueden devolverlas en el momento, deberán depositarlas en la Oficina de Objetos Perdidos de la empresa correspondiente.

**ARTÍCULO 8. PRESUNCIÓN DE CONTRATO LABORAL.** Para todos los efectos legales, se presume que existe una relación laboral entre los conductores y las empresas o propietarios objeto de la presente ley, con las consecuencias contempladas en el Código Sustantivo del Trabajo, independientemente de la denominación contractual atribuida entre las partes.

**ARTÍCULO 9. OFICIO DE ALTO RIESGO.** Para todos los efectos legales y prestacionales es considerado el oficio de conductor de transporte público sea individual y todos los demás modos de transporte público legalmente constituidos y habilitados para tal fin, como de alto riesgo en los términos del Código Sustantivo del Trabajo.

**ARTÍCULO 10. CAPACITACIÓN DE CONDUCTORES.** Corresponde al Servicio Nacional de Aprendizaje SENA crear y dictar el programa técnico del oficio de conductor de taxi, el cual deberá comenzar a cursar todos los conductores actuales y los que aspiren a serlo dentro de los seis (06) meses siguientes a la promulgación de la presente ley, que tendrá un enfoque especial en: aspectos geográficos y de ubicación por direcciones del lugar donde se irá a desempeñar la labor, entendimiento de las normas de tránsito vigentes, reglas de convivencia, y conocimientos básicos en mecánica y primeros auxilios.

**Parágrafo 1º.** Se diseñará un horario flexible para que los conductores que actualmente se desempeñan en ese oficio, puedan asistir a la capacitación en sus días de descanso o cuando se encuentran en días de restricción vehicular o pico y placa, y para que las personas que sean discapacitadas puedan cursar el programa a distancia si así lo desean.

**Parágrafo 2º.** La Entidad encargada de dictar el programa capacitación certificará su terminación y aprobación, y su vez, publicará dichos certificados en su sitio virtual oficial para efectos de comprobar su veracidad por parte de cualquier interesado.

**ARTÍCULO 11. REGISTRO ÚNICO DE CONDUCTORES DE SERVICIO DE TRANSPORTE DE TAXI.** Es competencia del Ministerio de Transporte crear el Registro Único de Conductores de Transporte de Taxis (RUCTT) en un sitio virtual que pueda ser consultado sin mayores dificultades por cualquier ciudadano, y en donde conste por lo menos: nombre y número del conductor, foto, número de cédula, fecha de capacitación, empresa a la que pertenece, número de carnet de la empresa y vehículo que conduce. Datos que deben ser suministrados de manera inmediata por las empresas en las que se encuentran afiliados los propietarios y conductores de servicio público de taxi, y que deben coincidir con los exhibidos en el vehículo y en la base de datos de la empresa correspondiente.

**Parágrafo.** Las empresas o propietarios y conductores que impidan la materialización o actualización de este registro de información, serán multados por el Ministerio de Transporte o la Superintendencia de Puertos y Transporte con multa de diez (10) a treinta (30) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

**ARTÍCULO 12. SECTOR BANCARIO.** En aras de garantizar la seguridad de la colectividad, y desestimular la materialización de conductas punibles asociadas al patrimonio de la ciudadanía, corresponde al sector bancario y demás entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera, adoptar de manera inmediata los mecanismos necesarios orientados a restringir el retiro de dinero y hacer operaciones o transferencias en cajeros automáticos, entre las 22:00 horas y las 6:00 horas, por un valor máximo aproximable por este periodo, equivalente a la mitad de un salario mínimo legales mensual vigente, hasta tanto el Gobierno Nacional vía reglamentaria considere levantar esta restricción.

**Parágrafo.** Corresponde a la Superintendencia Financiera velar por el inobjetable cumplimiento de los mecanismos antes mencionados por parte de las entidades bancarias que vigilan, so pena de poder ejercer las acciones sancionatorias correspondientes.

**ARTÍCULO 13. ALTERACIONES Y MODIFICACIONES A LOS VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL.** A partir de la promulgación de la presente norma, están prohibidas las modificaciones, arreglos o mejoras no necesarias en los vehículos de servicio público individual o taxi, que alteren la línea o estilo original de fábrica del automotor, afecten las condiciones del servicio o tengan la

capacidad de poner en peligro la integridad o el patrimonio de los usuarios y conductores, tales como: cambios mecánicos, en la suspensión, decoración, iluminación interna y externa, latonería, pintura, adornos, plantas de sonido accesorios, rines, llantas, entre otros, conforme a la reglamentación del Ministerio de Transporte.

**ARTÍCULO 14. ACREDITACIÓN.** Es deber inobjetable que todos los establecimientos de comercio objeto de la presente ley, acudan ante la Superintendencia de Puertos y Transporte, para que sean verificadas en rigor cada una de las obligaciones de que trata el artículo 3 de la presente norma y que constituyen un requisito necesario e indeclinable para su funcionamiento, dentro de los doce (12) meses siguientes a su entrada en vigencia.

**Parágrafo 1º.** La inobservancia de la acreditación genera una multa de diez (10) a cien (100) salarios mínimos legales mensuales vigentes en contra de la empresa dependiendo de su gravedad y afectación a la colectividad, en caso de reincidencia se genera suspensión hasta por 2 meses, y luego el cierre definitivo del establecimiento de comercio si continúa sin observar las disposiciones contenidas en la presente ley.

**ARTÍCULO 15. TIQUETE O RECIBO DE SERVICIO.** Es deber de todo propietario que opere y preste el servicio en ciudades de más de dos (02) millones de personas, implementar junto con el taxímetro correspondiente, sistemas de recibos y tiquetes que serán entregados físicamente a los usuarios del servicio taxi una vez terminado el mismo, y que deben contener por lo menos: ciudad, consecutivo, empresa, placa del vehículo, hora, lugar de recogida, destino, unidades, distancia en kilómetros, precio y nombre del usuario si así es solicitado, sistema que a su vez deberá tener un almacenamiento para efectos comerciales de contabilidad, conforme a la reglamentación proferida por el Ministerio de Transporte.

**Parágrafo.** En caso de avería en la impresora del taxímetro, previo aviso a la empresa correspondiente por parte del propietario, podrá excepcionalmente el conductor dar un recibo manual con sello al pasajero con los mismos datos ya mencionados hasta tanto sea reparada la misma, en un tiempo no superior a diez (10) días calendario.

**ARTÍCULO 16. DERECHOS DE LOS USUARIOS.** Los usuarios del servicio de taxi tienen, además de los derechos de carácter general reconocidos en la legislación de defensa de los consumidores y usuarios, los siguientes:

1. Obtener un tiquete o recibo del servicio que contenga los datos mínimos establecidos en el artículo 15, y a que se le cobré una tarifa justa acorde a los límites establecidos por la Administración;
2. Efectuar el pago del servicio en moneda de curso legal, con tarjeta de crédito o con tarjeta de débito cuando estén implementados estos servicios;

3. Al transporte del equipaje, así mismo tienen derecho a que el conductor recoja el equipaje, lo coloque en el baúl del vehículo y se lo entregue a la finalización del servicio, al pie del vehículo;
4. Elegir el recorrido que considere más adecuado;
5. Recibir el servicio con vehículos que dispongan de las condiciones necesarias en cuanto a higiene y estado de conservación, tanto exterior como interior;
6. Solicitar que se suba o baje el volumen de la radio y otros aparatos de imagen y sonido que pudieran estar instalados en el vehículo, o que se apaguen los mismos;
6. Solicitar que se encienda la luz interior cuando el usuario tenga dificultades de visibilidad, tanto para subir o bajar del vehículo como en el momento de efectuar el pago;
7. Transportar gratuitamente los perros guía de los usuarios;
8. Ser atendidos durante la prestación del servicio con la adecuada corrección por parte del conductor;
9. Abrir y cerrar las puertas traseras durante la prestación del servicio, siempre que el vehículo se encuentre detenido y las condiciones del tráfico lo permitan, y requerir la apertura o cierre de las ventanillas traseras y delanteras así como de los sistemas de climatización de los que esté provisto el vehículo, pudiendo incluso bajar del vehículo, sin costo para el usuario, si al requerir la puesta en marcha del sistema de aire acondicionado o de climatización, al inicio del servicio, éste no funcionara;
10. Elegir en las paradas de taxi, salvo en Aeropuertos y estaciones ferroviarias o de autobús, el taxi con el que desea recibir el servicio;
11. Elegir y tomar el servicio de taxi en Aeropuertos, estaciones ferroviarias, de autobús o demás lugares públicos, con vehículos de su confianza, independientemente que pertenezcan o no a grupos específicos de transportadores, empresas, asociaciones o monopolios contratados para prestar el servicio en dichos lugares, siempre que lo hagan en observancia a las demás obligaciones establecidas en las normas aplicables y concordantes.

**ARTÍCULO 17. DEBERES DE LOS USARIOS:** Los usuarios del servicio de taxi están obligados a:

1. Pagar el precio del servicio según las tarifas vigentes y el medio de pago permitido, sin dilaciones o maniobras;
2. Cancelar los valores por concepto de banderazo por cada usuario que llevado a su lugar de destino, salvo que sean paradas que no comporten un desvío o

cambio de vía en el destino final;

3. Tener un comportamiento correcto durante el servicio, sin interferir en la conducción del vehículo;

4. Abstenerse de obligar al conductor a transportar más personas o cosas de las permitidas en la ficha técnica del vehículo;

5. Utilizar correctamente los elementos del vehículo y no manipularlos ni producir ningún deterioro o destrucción de éstos, incluyendo la prohibición de comer o beber en el interior del vehículo;

6. Respetar las instrucciones del conductor durante el servicio, siempre y cuando no resulten vulnerados ninguno de sus derechos constitucionales y legales que le asisten;

7. Comunicar el destino del servicio al inicio en la forma más precisa posible;

8. Esperar a que el vehículo se detenga para subir o bajar del mismo.

**ARTÍCULO 18. AUTORIDADES DE POLICIA.** Sin perjuicio de las funciones constitucionales y legales atribuidas a la Policía Nacional para preservar el orden público y salvaguardar los derechos individuales y colectivos de la ciudadanos, será considerada falta grave en los términos de Ley 734 de 2002 aquella conducta de los uniformados tendiente a perseguir, intimidar, abusar interpretar caprichosamente y de manera irrazonable y desproporcionada con el fin de sancionar a los conductores de servicio público de transporte individual o de taxi sin causa objetiva y con apariencia en el cumplimiento de sus deberes como servidor público, siendo válido cualquier medio de prueba para su demostración.

**ARTÍCULO 19. COMPARENDOS ELECTRONICOS.** Sin perjuicio de lo contenido en normas especiales, todo comparendo que sea registrado o evidenciado por medios técnicos y tecnológicos, debe ser conforme al debido proceso del infractor debiendo este ser enterado sumariamente con un comprobantes físico en el momento de su realización con un llamado de atención previo por parte de la Autoridad competente, salvo la materialización de infracciones especiales y excepcionales que impiden el trámite antes mencionado.

**ARTÍCULO 20. FISCALIA GENERAL DE LA NACIÓN Y POLICIA NACIONAL.** Es deber de la Fiscalía General de la Nación y de la Policía Nacional crear cuerpos especializados en la investigación y prevención de los delitos relacionados a conductas atentatorias a la integridad y el patrimonio de los usuarios y conductores, en relación o con ocasión al servicio de transporte público de transporte individual y colectivo.

**ARTÍCULO 21. MINISTERIO DE TRANSPORTE.** Corresponde al Ministerio de Transporte reglamentar los asuntos contenidos en los artículos 3, 5, 6,

13 y 15 dentro de los seis (06) meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

**ARTÍCULO 22. AUTORIDADES MUNICIPALES.** Es deber de las Autoridades municipales y distritales, velar permanentemente porque el servicio de transporte público individual o de taxi sea prestado de manera exclusiva por empresas y vehículos habilitados para tal efecto, quedando excluidas, otro tipo de sociedades, asociaciones, sindicatos, agremiaciones y vehículos como carros particulares, motos, moto taxis, bici taxis y otros medios de transporte no autorizados, evitar el incremento del parque automotor con vehículos que provengan de un lugar de origen diferente, salvo los servicios ocasionales debidamente autorizados los cuales deberán retornar a su lugar de origen una vez terminado el servicio correspondiente, e impedir el cambio de modalidad de vehículos de servicio público a particular para vehículos que tengan más de 5 años de modelo de antigüedad.

**ARTÍCULO 23. VIGENCIA Y DEROGATORIA.** La presente ley rige a partir de su sanción y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Atentamente,

**ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA**  
Senador de la República

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. Objeto

Esta iniciativa legal, tiene su génesis en la notoriedad frente a la falta de control por parte del Estado al servicio público de transporte, especialmente, el individual conocido coloquialmente como taxis, por cuenta de la ausencia de requisitos legales claros para su prestación en debida forma en cabeza de las empresas, de los propietarios de los vehículos y de sus conductores, situación que se traduce en un inminente riesgo para la colectividad y en una actividad de interés general muchas veces ineficiente, pese a su connotación de servicio público dentro de un Estado Social de Derecho.

Así pues en la actualidad no existe certeza legal, sobre las condiciones y el marco de seguridad y calidad en que se debe prestar el servicio público de transporte que tenga la capacidad de asegurar el patrimonio y la integridad de los usuarios, conductores, propietarios de vehículos y empresas dedicadas a esta actividad. Siendo éste vacío legal: un flagelo inocultable, y una fuente potencial de criminalidad<sup>1</sup> con ocasión al uso de vehículos de servicio público como instrumentos o bienes donde se preparan y ejecutan todo tipo de conductas punibles proscritas por el Código Penal Colombiano (Ley 599 de 2000).

### 2. Breves comentarios sobre la libertad de configuración del Congreso de la República en materia de servicios públicos, incluyendo el de transporte

Es del todo claro que la Constitución Nacional de 1991, estableció un amplio margen en cabeza del Congreso de la República como órgano de representación popular encargado de regular todos aquellos asuntos relevantes que deben ser objeto de regulación dentro de un Estado democrático, tal como se desprende de la simple lectura del artículo 150 Superior que se lee:

*“ARTICULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:*

---

<sup>1</sup> Según cifras de la Policía Metropolitana de Bogotá cada 5 días existe una denuncia por cuenta de la materialización de un paseo millonario en la Capital. [http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW\\_NOTA\\_INTERIOR-12906443.html](http://www.eltiempo.com/colombia/bogota/ARTICULO-WEB-NEW_NOTA_INTERIOR-12906443.html).

(...)

23. **Expedir las leyes que regirán el ejercicio de las funciones públicas y la prestación de los servicios públicos.**

(...)

25. **Unificar las normas sobre policía de tránsito en todo el territorio de la República**” (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Conforme a lo anteriormente transcrito, es competencia restrictiva y prevalente del Congreso de la República, regular todo lo atinente al marco general y abstracto de la prestación de servicios públicos, entendidos de manera muy puntual como: una actividad que involucra el interés general, y que tiene como finalidad la satisfacción de sus necesidades.

Por su parte el artículo 365 de la Carta Fundamental, menciona la forma como ha de ser ejercida la prestación de los servicios públicos:

*“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. **Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley**, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios. Si por razones de soberanía o de interés social, el Estado, mediante ley aprobada por la mayoría de los miembros de una y otra cámara, por iniciativa del Gobierno decide reservarse determinadas actividades estratégicas o servicios públicos, deberá indemnizar previa y plenamente a las personas que en virtud de dicha ley, queden privadas del ejercicio de una actividad lícita”.* (Negrillas y subrayas fuera del texto original).

Sobre el alcance de la disposición constitucional antes mencionada, la Honorable Corte Constitucional, de manera constante y permanente ha enfatizó en la sentencia C-199 de 2001, al examinar varias normas del Decreto Ley 356 de 1994:

*“A propósito de lo expresado, no sobra destacar que es la imposibilidad operativa para atender los requerimientos que en materia de vigilancia y seguridad formulan los miembros de la comunidad, lo que ha llevado al Estado a promover la participación de los particulares en la prestación del servicio de vigilancia. Ello, por supuesto, no constituye una abdicación del monopolio de la coerción material en cabeza del Estado, ni una forma de sustituir la función de la fuerza pública en su obligación constitucional de mantener el orden público interno y proteger los derechos ciudadanos, pues, como ya lo ha dicho la Corte, estas competencias, por entrañar intereses de carácter general e involucrar la estabilidad misma del Estado, son del todo indelegables. En realidad, fundado en el principio de solidaridad social y en los deberes ciudadanos de colaboración y participación en la vida política, cívica y comunitaria del país (C.P. arts. 1º y 96), lo que se pretende es promover la existencia de instituciones privadas que colaboren en la acción preventiva y disuasiva de posibles conductas delictivas que pueden llegar a afectar los derechos individuales, objetivos que deben cumplirse dentro de los parámetros y restricciones establecidos por la propia Carta y por la ley, y, como quedo dicho, bajo la vigilancia, supervisión y control de entidades públicas especializadas y técnicamente idóneas”.*

En el mismo sentido, la sentencia C-066 de 1999 de esa misma Corporación arguyó en relación al servicio público de transporte:

*“En un estado unitario como el nuestro, **lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios en que este se preste, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las autoridades locales para el efecto, entre otros aspectos, corresponden al legislador**, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Nacional”.* (Negritas y subrayas fuera del texto original).

Siendo perfectamente admisible y necesaria desde una perspectiva

constitucional y de conveniencia, la expedición de una ley que brinde instrumentos de inspección, vigilancia y control sobre la forma como debe ser prestado el servicio público de transporte de taxi, dado la preocupante situación que actualmente afronta el país en relación a la inseguridad que representa esta actividad no sólo para los usuarios, sino también para los propios conductores. Siendo un factor imperativo para el Estado, intervenir de manera adecuada, a fin de erradicar este tipo de situaciones que atentan contra la ciudadanía.

### **3. Posición de garante del Estado como un fin constitucional y la seguridad pública como un derecho colectivo**

Del artículo 2 Superior se infiere lejos de asomo de duda que existe una posición de garante en cabeza del Estado, para garantizar de manera efectiva y real entre otros bienes jurídicamente tutelados: la vida, la honra y los bienes de todos los colombianos. Tal como lo describe su tenor literal:

*“Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares”.*

En sentencia C-123 de 2011, el órgano de cierre o límite constitucional decantó el concepto de la seguridad como fin esencial del Estado y como servicio público, como temas de resorte de regulación mediante ley de la República:

#### ***“5.- La seguridad como fin esencial del Estado y como servicio público sujeto a regulación legal***

*5.1.- El artículo 2º de la Carta reconoce expresamente que las autoridades colombianas han sido instituidas para proteger a los residentes en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, de manera que la seguridad constituye uno de los fines esenciales del Estado. Al mismo tiempo, como actividad inherente a la función social del Estado, es servicio público (art. 365 CP). Tal ha sido la postura uniforme en la jurisprudencia constitucional, que sobre el particular ha señalado:*

*“En reiterada jurisprudencia (C-572/97 y C-199/01), esta Corte ha expresado que la seguridad como supuesto del orden, de la paz y del*

disfrute de los derechos, es un fin del Estado, al cual corresponde la misión que el inciso segundo del artículo 2o. de la Constitución impone a las autoridades de la república, y que por lo tanto constituye un servicio público primario inherente a la finalidad social del Estado, que como tal está sometido al régimen jurídico que fije la ley (inciso segundo del artículo 365 de la CP), y que puede ser prestado por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas o por los particulares, reservándose aquél en todo caso la competencia para regular, inspeccionar, controlar y vigilar su prestación”.

5.2.- Por tratarse de un servicio público, la Constitución autoriza que su prestación regular, continua y eficiente se cumpla en forma directa por el Estado o indirectamente a través de los particulares, de acuerdo con el marco jurídico fijado en la ley (art. 365 CP), sin renunciar al monopolio en el uso de la coerción legítima y sin que ello pueda ser interpretado como una forma de sustituir la función constitucional de la fuerza pública de mantener el orden interno y proteger los derechos ciudadanos

5.3.- **Bajo estos derroteros, es el Legislador el primer llamado a fijar las condiciones para la prestación de los servicios públicos en general y de seguridad y vigilancia privada en particular, para lo cual debe fijar las directrices que orientarán la actividad de los diferentes sujetos involucrados en su prestación.** En palabras de esta Corporación:

**“De conformidad con la Constitución Política, la ‘regulación’ de las actividades que constituyen servicios públicos le compete al Legislador.** El detallado marco constitucional diseñado por el Constituyente de 1991 en materia de servicios públicos, refleja la importancia de éstos como instrumentos para realización de los fines del Estado Social de Derecho, así como para el logro de la plena vigencia y eficacia de los derechos constitucionales que garantizan una existencia digna”.

**Con estas premisas, la Corte Constitucional ha tenido oportunidad de insistir en la potestad del Legislador de regular los servicios de vigilancia y seguridad privada como una forma de asegurar la prestación de ese servicio público a través de particulares, para lo cual goza de un amplio margen de**

**configuración**. Sobre este aspecto ha explicado:

*“De conformidad con lo que establece el artículo 2 superior, las autoridades colombianas fueron instituidas para brindar protección a las personas, resguardando su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades. **Por lo tanto, garantizar la seguridad para la vida y los bienes de las personas es un deber primordial del Estado. Ello no impide que bajo ciertas condiciones, y siempre bajo la vigilancia y control del Estado, la seguridad sea prestada por servicios de seguridad y vigilancia a cargo de particulares.**”*

*En materia de regulación de servicios públicos, y según lo establece el artículo 365 Superior, en concordancia con el artículo 150, numeral 23 constitucional, el Constituyente dejó en manos del legislador la determinación del régimen jurídico general de los servicios públicos, para garantizar que fueran prestados eficientemente, ya fuera directamente por el Estado o por los particulares (C-493/97, C-389/02). En ejercicio de tal potestad de configuración, el legislador puede regular un determinado servicio público con el grado de precisión que considere necesario y adecuado para garantizar la eficiencia del servicio y el ejercicio del control y vigilancia estatales teniendo en cuenta la política pública diseñada por él. La norma constitucional no le impone al legislador un determinado nivel de detalle y complejidad al regular un servicio público” (Negritas y subrayas fuera del texto original).*

Visto lo anterior resulta importante concluir que a partir de la posición de garante o fines constitucionales enmarcados en la Constitución, es deber inobjetable del Estado fijar la forma en que debe ser prestado un servicio público determinado, y bajo qué condiciones que se reputen eficaces y que redunden en un ambiente de seguridad y respeto de los derechos de

#### **4. Conclusiones**

En mérito de lo antes expuesto, es evidente la irrefutable necesidad que existe por parte del Estado y en especial en cabeza del Congreso de la República como órgano de representación popular, de legislar en un tema, como la prestación del servicio público de transporte, fijando parámetros claros en su regulación.

Atentamente,

**ARMANDO BENEDETTI VILLANEDA**  
Senador de la República