

PROYECTO DE LEY N° 57 de 2013 SENADO

POR MEDIO DE LA CUAL ESTABLECEN CRITERIOS PARA LA CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES QUE PRESTAN EL SERVICIO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. Objeto del Proyecto.

El proyecto que se presenta al Honorable Congreso de la República tiene como principal objetivo mejorar las condiciones de seguridad social de las personas dedicadas al oficio de conductores de vehículos tipo TAXI, mejorando de esta manera las condiciones socioeconómicas de dichas personas; así mismo, pretende fortalecer la seguridad personal de los pasajeros quienes deben acceder a la prestación del servicio en condiciones de garantías mínimas.

2. Seguridad Social integral de los conductores de servicio público.

Frente a la necesidad de seguridad social de los conductores de vehículos de servicio público, la Corte Constitucional en sentencia C-579 de 1999, con la Ponencia del Magistrado Eduardo Cifuentes Muñoz manifestó:

"...Distintos artículos de la Ley 336 de 1996 tienen relación con el tema de la seguridad, pero es el capítulo octavo el que se ocupa de manera detallada con este asunto. Los artículos que lo componen contienen diferentes normas destinadas a garantizar la seguridad de la prestación del servicio de transporte, tales como que los equipos deben cumplir con unas condiciones técnicas determinadas (arts. 31 y 32); que el gobierno debe establecer las normas y desarrollar los programas

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



que permitan realizar controles efectivos de calidad sobre las partes y repuestos de los equipos (art. 33); que las empresas de transporte deben velar por que los conductores de los equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada y se encuentren afiliados al sistema de seguridad social (art. 34); que las mismas empresas deben desarrollar tanto programas de medicina preventiva para garantizar la idoneidad física y mental de los conductores, como programas de capacitación de los operadores de los equipos para garantizar la eficiencia y tecnificación de aquéllos (art. 35); que las empresas deben contratar directamente a los conductores y responder solidariamente para todos los efectos, junto con los dueños de los equipos, así como cumplir con las normas sobre la jornada máxima de trabajo (art. 36); que las empresas deben tomar los seguros requeridos para poder responder por los daños causados en la operación de los equipos (arts. 37 y 38), etc.

Como se observa, la Ley 336 hace un énfasis especial en la necesidad de que la actividad del transporte se realice en condiciones de seguridad. Empero, de acuerdo con las medidas establecidas por la ley en torno al tema de la seguridad se percibe que estas condiciones no dependen únicamente del estado de los equipos, sino que también se derivan de la situación de los conductores u operadores de los mismos. Por eso, en la ley se atiende tanto a las necesidades de seguridad social de los conductores, como a sus requerimientos de capacitación y a la garantía del pago de sus salarios y del cumplimiento de jornadas máximas de trabajo. La relevancia de la situación de los conductores para la seguridad del servicio de transporte fue destacada por el Ministro de Transporte de aquel entonces, Juan Gómez Martínez, quien en la exposición de motivos del proyecto que se convertiría en la Ley 336 de 1996 expuso: "(...) se destaca cómo la seguridad constituye el eje central alrededor del cual debe girar la actividad transportadora, especialmente en cuanto a la protección de los usuarios, pero sin desconocer que ella es igualmente predicable de los conductores, de los equipos, las mercancías y los empresarios, por ejemplo, todo en aras a garantizarle a los habitantes la efectiva prestación del servicio, entre otras cosas, promoviendo la utilización de medios de transporte masivo..."

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

(...)

"...Las normas atacadas persiguen tanto garantizarle a los conductores de los equipos de transporte condiciones dignas de trabajo y el pago de sus acreencias laborales, como regular las relaciones entre los distintos sujetos intervinientes en esa actividad, con el fin de que se ajusten a criterios de equidad. Por eso es que se establece que los conductores deben ser contratados directamente por las empresas, que éstas responden solidariamente con los dueños de los equipos ante aquéllos y que el Gobierno debe expedir las normas necesarias para crear relaciones equitativas entre los distintos participantes en la actividad del servicio público del transporte. Con la expedición de estas disposiciones el Congreso materializa la definición del Estado colombiano como un Estado social, en la medida en que intenta regular las relaciones que se generan alrededor de la actividad del transporte y proteger los derechos de los trabajadores. Este fin puede perseguirse de distintas maneras o a través de distintas regulaciones. La ley ha optado por las que se analizan y la Corte no encuentra ningún motivo para declarar su inconstitucionalidad total o parcial ni para condicionar su declaración de exequibilidad. Y si bien se podría argumentar que las disposiciones no son adecuadas o convenientes, o no consultan las condiciones del sector, lo cierto es que ese tipo de análisis es extraño a la Corte, la cual debe concentrar su estudio en el examen de si las normas acusadas vulneran el texto constitucional..."

El artículo 34 de la Ley 336 de 1996 (Estatuto General del Transporte), determina:

Artículo 34.-Las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

Así mismo el artículo 36 de la misma ley determina:

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Artículo 36.- Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.

En el caso de las empresas que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros, la relación contractual con los operadores de los vehículos, en la realidad, dista mucho de lo considerado en la normatividad vigente, en tanto, lo que ocurre, es que quienes contratan, bajo infinidad de innominadas modalidades, que nunca o casi nunca se tipifican como relaciones labores propiamente dichas, es el propietario del vehículo.

La circunstancia relatada se da, por cuanto las empresas que prestan este servicio no tienen un control directo, diario, sobre los vehículos a ellas afiliados, lo que les impide que las previsiones legales ya transcritas, concretamente la establecida en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 se constaten.

Esta específica modalidad de transporte supone en la práctica que el propietario del vehículo, cumpliendo las normas de transporte, afilie el automotor a una empresa habilitada para la prestación de ese servicio, se comprometa a cumplir unas obligaciones contenidas dentro de un contrato de vinculación y cancele en periodos regulares de tiempo una contraprestación que se denomina el rodamiento, igualmente debe cancelar en esos mismos periodos de tiempo las pólizas que amparan la responsabilidad civil contractual y extracontractual.

Las circunstancias descritas hacen que las empresas en su mayoría, pierdan contacto tanto con el vehículo como con su propietario, si es que este se encuentra a paz y salvo con los conceptos consignados en el contrato de vinculación.

La empresa vuelve a tener algún tipo de interacción con el propietario del vehículo cuando la tarjeta de operación, documento esencial que autoriza

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

al automotor a prestar el servicio público de transporte, esta próxima a vencerse.

Si esta circunstancia se evidencia con el propietario del automotor, que decir de los conductores de los automotores, con los cuales las empresas de transporte que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros no tienen interacción alguna.

Lo anterior lleva a concluir que, al menos en esta modalidad de transporte, lo legislado hasta el momento no cumple con las expectativas ni el espíritu de la norma, pues la realidad fáctica dista mucho de lo consignado en la normatividad vigente, lo que ocurre no por falta de control de las autoridades locales, sino porque el marco legal no ha sido desarrollado atendiendo las verdaderas necesidades del sector lo que sin lugar a dudas supone un desafío a la autoridad pues no cuenta con armas legales suficientes que permitan efectuar un control claro a la actividad, al menos en lo atinente a la contratación de los conductores.

La falta de interacción entre las empresas y los propietarios de los vehículos, con los conductores de los mismos, a no dudarlo supone que el control brille por su ausencia, pues dichos conductores al parecer prestan labores a destajo o bajo contratos verbales de arrendamiento del automotor, lo que determina una especie de esguince a la normatividad laboral vigente.

Adentrándonos un poco en la forma como los conductores prestan sus servicios, se tiene que en la realidad es el propietario del automotor quien de manera autónoma escoge la persona que le conducirá su vehículo, para ello se utilizan variadas fórmulas que van desde el alquiler diario del vehículo hasta aquellos que aunque no consideran una relación laboral como tal si aportan al conductor alguna suma económica para su afiliación al sistema de seguridad social integral.

En el primero de los casos el vehículo es tomado por un conductor quien presta el servicio de transporte y entrega al final de su jornada que puede ser de hasta 12 horas, una suma fija de dinero al propietario del vehículo mas algunos conceptos adicionales que se traducen en el lavado del automotor y la provisión completa de combustible.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Algunos han asimilado este tipo de contratación a un contrato innominado que puede asemejarse al de administración de un vehículo por parte de un tenedor, por lo cual cancela un canon diario.

Sin embargo, esta modalidad ha hecho que la población flotante de conductores de taxi crezca cada día, lo que se traduce en la poca o nula profesionalización de ese oficio situación que conlleva a la falta de pericia por parte de muchas de las personas que se dedican a esa actividad, o que la misma se convierta en una opción rápida para aquellos que no tienen empleo mientras consiguen una oferta de trabajo mejor y duradera.

Para lograr contribuir tanto a la seguridad de los conductores de taxi, como a la misma seguridad de los usuarios que utilizan el servicio, es menester establecer las diferentes modalidades que entrándose del servicio de transporte público individual de pasajeros pueden pactarse en la contratación de los conductores que operaran los vehículos.

Para los anteriores efectos se propone incluirle un párrafo al artículo 34 de la Ley 336 de 1996, que definirá las modalidades de contratación de los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros

Contrato laboral celebrado por parte del propietario del automotor.

Contrato civil de administración del vehículo.

Contrato laboral celebrado por parte de la empresa de transporte.

En el primer y tercer caso el contrato laboral celebrado tendrá que contar con el visto bueno de la empresa de transporte, y en él se estipularán las obligaciones de las partes, la remuneración que obviamente no podrá ser inferior al salario mínimo legal vigente, la jornada de trabajo y la obligación, so pena de declaración de terminación con justa causa del contrato, de acudir cada mes a la empresa de transporte con el ánimo de refrendar la tarjeta de control respectiva, para lo cual la empresa exigirá la comprobación del pago de la seguridad social.

En el segundo caso, se deberá elaborar un contrato civil de arrendamiento del automotor, dentro del cual se fijará el pago del respectivo canon conforme a la jornada de utilización del vehículo, en él igualmente se pactará lo relacionado con el alistamiento del automotor. La empresa para expedir o refrendar la tarjeta de control deberá exigir la comprobación del

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

pago de la seguridad social. Además para acceder a esta modalidad de contratación es necesario como requisito previo que el conductor realice un curso de educación vial ante el organismo de tránsito respectivo.

La afiliación a la seguridad social en este caso puede efectuarla el taxista como independiente.

Tales modalidades de contratación garantizarán que los conductores de vehículos tipo taxi, efectivamente se encuentren afiliados a la seguridad social, ello en virtud a que, para lograr la refrendación de las tarjetas de control, documento que pasa a definirse, se tendrá que demostrar el pago de la cotización respectiva.

El Decreto Nacional 172 de 2001 establece a partir del artículo 48 la definición, contenido y obligación de porte de la tarjeta de control:

***Artículo 48.** Tarjeta de control. La empresa expedirá cada dos (2) meses una tarjeta de control a cada uno de los conductores de los vehículos vinculados, la cual será de color amarillo y su tamaño tendrá como mínimo 25 cm de ancho x 25 cm de largo. Será de carácter permanente, individual e intransferible.*

Su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiendo a las empresas asumir su costo.

***Artículo 49.** Requisitos. La empresa expedirá y refrendará la tarjeta de control, siempre que los propietarios de los vehículos acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:*

- 1. Presentación del original de la Licencia de Tránsito*
- 2. Presentar el original del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito vigente*
- 3. Revisión técnico-mecánica vigente.*
- 4. Tarjeta de operación vigente.*
- 5. Cumplimiento de las obligaciones establecidas en el contrato de vinculación.*

***Artículo 50.** Contenido. La tarjeta de control, contendrá como mínimo, los siguientes datos:*

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Fotografía reciente del conductor

Número de la tarjeta

Datos personales del conductor

Grupo Sanguíneo

Datos de la empresa

Sitio de control

Letras y números correspondientes a las placas del vehículo

Firma y sello de la empresa

Número de certificado de movilización y fecha de vencimiento

Espacios para efectuar las refrendaciones durante el mes y día y firma y sello de la empresa.

Número de Orden.

Parágrafo. *Adicionalmente la tarjeta de control debe contener la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en el respectivo municipio.*

Artículo 51. *Obligación de portarla. Con el fin de proporcionar la mayor información a los usuarios del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Taxi, los conductores deben portar la tarjeta de control en un lugar visible dentro del vehículo.*

Para efectos del respectivo control por parte de las empresas de la afiliación al sistema de seguridad social de los conductores se propone que uno de los requisitos que deben cumplir los propietarios de los vehículos para la expedición de la tarjeta de control sea que se allegue copia del contrato laboral o de administración que se tiene con el conductor y para la refrendación se propone que sea cada mes y para el efecto el conductor debe allegar a la empresa copia del comprobante del pago de la seguridad social integral.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Igualmente y para garantía de seguridad de los usuarios se debe efectuar, por parte de la Dijin una revisión previa de antecedentes de aquellas personas que opten por el oficio de taxista, para lo cual deberán obtener, previo a la suscripción del contrato laboral o de administración del bien, un certificado de antecedentes que formará parte integral del acuerdo de voluntades.

Presentado al Congreso de la República por:

OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO
Senador de la República

PROYECTO DE LEY No. ___ SENADO

**POR MEDIO DEL CUAL SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA LA
CONTRATACIÓN DE CONDUCTORES QUE PRESTAN EL SERVICIO
DE TRANSPORTE INDIVIDUAL DE PASAJEROS Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA

ARTÍCULO 1: OBJETO DE LA LEY: la presente ley tiene por objeto establecer las modalidades de contratación para los conductores que prestan el servicio de transporte público individual de pasajeros en el territorio colombiano.

ARTÍCULO 2: AMBITO DE APLICACIÓN: Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a las autoridades locales de transporte, a las empresas que prestan el servicio de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA



transporte individual de pasajeros a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros.

ARTÍCULO 3: Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Servicio de Transporte Individual de pasajeros: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes.

Taxi. Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

Empresa de transporte individual de pasajeros: Persona natural o jurídica, debidamente habilitada por parte de la autoridad local competente, que se dedica a la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros.

ARTÍCULO 4: MODALIDADES DE CONTRATACION: Para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público individual de pasajeros, se establecen las siguientes modalidades:

- Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo.
- Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte.
- Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito ente el propietario del bien y el conductor.

ARTÍCULO 5: Contrato laboral suscrito entre el conductor y el propietario del vehículo. Este tipo de vínculo contractual supone la existencia de una relación laboral directa entre el propietario del vehículo y el conductor del mismo y solidaria con la empresa de transporte. Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben cumplir con los siguientes requisitos:

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

- Deben contar con aceptación expresa por parte de la empresa de transporte.
- Los propietarios de los vehículos deben afiliar al sistema de seguridad social integral a los conductores contratados.
- Dentro del contrato se fijarán las obligaciones de las partes y la remuneración al empleado la cual no podrá ser inferior al salario mínimo mensual legal vigente.

ARTÍCULO 6: Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte. Este tipo de vínculo contractual supone la existencia de una relación laboral directa entre la empresa de transporte del vehículo y el conductor del mismo y solidaria con el propietario del automotor. Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben cumplir con los siguientes requisitos:

- Deben contar con aceptación expresa por parte del propietario del vehículo.
- La empresa de transporte deben afiliar al sistema de seguridad social integral a los conductores contratados.
- Dentro del contrato se fijarán las obligaciones de las partes y la remuneración al empleado la cual no podrá ser inferior al salario mínimo mensual legal vigente.
- La empresa tendrá derecho a cobrar al propietario del automotor junto con el derecho de rodamiento los salarios de los conductores.

ARTÍCULO 7: Contrato de administración o alquiler del vehículo suscrito ente el propietario del bien y el conductor. Este tipo de vínculo contractual supone la entrega material del bien para que el conductor lo administre durante una jornada pactada y luego de ella entregue al propietario una suma líquida de dinero como contraprestación. Los contratos efectuados bajo esta modalidad deben cumplir con los siguientes requisitos:

- El conductor del automotor previamente debe acreditar la formación en la prestación de esta modalidad de servicio público, mediante certificación expedida por la autoridad local.

ARTÍCULO 8: TARJETA DE CONTROL: Para la obtención de la tarjeta de control o su refrendación, la cual debe efectuarse cada mes, a parte de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

los requisitos generales consagrados en el Decreto Nacional 170 de 2001, los propietarios y/o conductores, deben allegar, a la empresa de transporte, la constancia del pago vigente de la seguridad social integral correspondiente. Los conductores que ejercen su actividad bajo un contrato de administración deben allegar el certificado académico expedido por la autoridad de transporte.

Parágrafo primero: Para la obtención de la tarjeta de control por primera vez, el conductor deberá acreditar formación en la prestación del servicio de transporte individual de pasajeros. Para los anteriores efectos el Ministerio de Transporte reglamentará, en un periodo no superior a seis meses, la capacitación que se debe brindar y la duración de la misma.

Parágrafo Segundo: la empresa de transporte que no exija los anteriores requisitos será sancionada conforme se establece en el literal e del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 9: Las empresas de transporte tendrán que reportar cada mes a las autoridades locales, la información relacionada con los conductores que prestan sus servicios en los vehículos a ella vinculados.

Parágrafo: La empresa de transporte que no exija los anteriores requisitos será sancionada conforme se establece en el literal e del artículo 46 de la ley 336 de 1996.

ARTÍCULO 10: Las autoridades de transporte podrán destinar parte del recaudo por concepto de multas de tránsito, de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002, en inversión en estrategias de seguridad para conductores que presten esta modalidad de transporte y para los usuarios de la misma, privilegiando para el efecto sistemas tecnológicos que permitan en tiempo real lograr la ubicación de los vehículos.

ARTÍCULO 12: De la Seguridad de los Pasajeros. Las personas que opten por el oficio de conductor de un vehículo tipo taxi, deberán de manera previa a la suscripción del contrato laboral o de administración del bien, obtener el certificado de antecedentes que formará parte integral del acuerdo de voluntades, expedido por parte de la Dijin

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

ARTÍCULO 13: La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO
Senador de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
