

PROYECTO DE LEY 137 DE 2013 CÁMARA.

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

Artículo 1° En ningún caso el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi con destino a aeropuertos, así se transgredan las fronteras entre departamentos, generará costo para el porte de planilla única de viaje ocasional exigida por la ley.

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

Yahir Fernando Acuña Cardales,
Representante a la Cámara,
Comunidades Negras.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En el escenario de la acelerada dinámica del mundo actual, reclama importancia el transporte público en cualquiera de sus modalidades. En el caso del Servicio de Transporte Público Individual en Vehículo Taxi, a pesar de tener un costo más elevado que los demás medios de transporte, posee muchas ventajas que justifican con justeza el precio; este es un servicio versátil puesto que se ajusta a la necesidad del usuario, está en condiciones de ofrecer un servicio puerta a puerta sin necesidad de trasbordos ni esperas innecesarias, posicionándose así en la manera más cómoda de viajar por utilizar vehículos amplios, limpios y confortables. Acortar distancias se erige como la insigne ventaja de este medio de transporte, lo que se traduce o deviene en un mejor aprovechamiento del tiempo y por ende una mayor productividad de las actividades que se desarrollan en el día a día¹[1][1].

El servicio de taxis es un tipo de transporte urbano y público que permite desplazamientos rápidos y directos. El contrato consiste en que el usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado, proveyéndose un servicio flexible y conveniente. A diferencia de los sistemas de transporte colectivo, como metro o bus, en los que existen unos principios generales para su utilización y operación; los sistemas de taxis son mucho más sencillos para los usuarios y la demanda es servida por la combinación de servicios prestados a través de los tres segmentos: despacho, calle y contrato²[2][2]. Sin embargo, los segmentos por despacho y en la calle son los predominantes.

Por el segmento de despacho: solicitado por teléfono u otro medio a una central, presta el servicio puerta a puerta, en zonas donde conseguir un taxi en la vía pública resulta una quimera durante la noche, por la baja demanda, o por seguridad. Al segmento de despacho se puede acceder bien sea llamando a una central donde, por

medio de un sistema de radio de dos vías, se busca el taxi, o por otros medios como teléfonos celulares o internet.

Por el segmento de la calle: las personas salen a la vía pública en busca del servicio. Este segmento se divide a su vez en dos grandes ramas: Taxis de la calle o taxis de zonas de espera.

Por el segmento de contrato: el usuario contacta directamente al conductor del taxi cada vez que quiera que le sea prestado el servicio y se le paga generalmente por horas o por actividad a un precio diferente al de la tarifa³[3][3].

Pero este valioso servicio de transporte está siendo flagelado constantemente por múltiples factores como los altos costos de los combustibles, ¿la piratería⁴[4][4]¿, el ¿gemeleo de carros⁵[5][5]¿ y ¿por supuesto¿ los problemas de movilidad en la gran mayoría de los municipios de nuestro país, así como de las ciudades intermedias y en grado superlativo en las grandes urbes. Muchos estudios recientes vaticinan que esta situación problemática en el mediano plazo acabará con el transporte público de taxi y aumentará significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas.

Las anteriores situaciones problemáticas descritas han repercutido ferozmente en este servicio público de transporte, llevándolo al borde de su desaparición o convertirlo al cabo de pocos años en una suerte de extraño tipo de transporte que consecuentemente pone en peligro el bienestar económico de familias colombianas enteras que encuentran sustento en esta actividad. Todo ello ha sido propiciado por un tratamiento displicente del Estado hacia este gremio de transportadores, que se ha concretado en no garantizar su controlado y óptimo funcionamiento, con normas anacrónicas que imponen cargas sobre sus ganancias las cuales han sido impactadas considerablemente. El ejemplo más conspicuo es el del articulado del Decreto número 172 de 2001

Artículo 23. Radio de acción. El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, se presta de manera regular dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio y en las áreas metropolitanas de conformidad con las normas que la regulan.

El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo.

En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio

directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio.

En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.

Los convenios celebrados al amparo del artículo 6° del Decreto número 1553 de 1998, quedarán sin efecto a partir de la vigencia del presente decreto.

Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.

Artículo 24. Radio de acción distrital o municipal. Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.

Artículo 25. Viajes ocasionales. Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional.

De las anteriores disposiciones podemos concluir que para la fecha de su expedición perseguían un loable fin; pero en el contexto factual presente, esta se erige como una injusta imposición concretada en exigir, sin miramientos, el pago de un documento a todo conductor de taxi que aspire salir de su campo de acción ¿el cual es inconvenientemente reducido¿, a saber: planilla única de viaje. Este documento no se concibe como un instrumento perverso; pero sí se observa que desconoce las nuevas y graves implicaciones de problemáticas descritas precedentemente, como el aumento en los precios de los combustibles.

Esta medida implica un encarecimiento del transporte de personas puesto que eleva los costos y supone una disminución en la demanda. Aunado a los anteriores escollos, es fácil prever que el panorama de este servicio público se vislumbra incierto. Con este proyecto legislativo se pretende, aliviar las cargas otrora justas que impuso el legislador delegado, y esto se concreta de manera frugal, sosegada, con una ampliación del campo de acción de operación de los taxistas[6].

Luego de exponer las anteriores situaciones, podemos abordar específicamente el asunto que se pretende reformar en el marco del Decreto número 172 de 2001. El cual comporta en su artículo 23 y subsiguientes la obligación de la utilización de la Planilla Única de Viaje Ocasional por parte de los taxistas. Este documento se exige en la actualidad a todo aquel prestador de servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que aspire salir de su radio de acción⁷[7][7], donde cada planilla representa una suma que oscila entre ocho mil pesos y quince mil pesos, la cual encarece el transporte entre municipios que hacen parte de un mismo departamento.

Ahora bien, la norma que se pretende reformar fue expedida en el año 2001, para ese entonces era imposible que el legislador vislumbrara los efectos nocivos del gomeleo, la piratería incontrolada y los altos costos de los combustibles sobre el transporte público, por lo que esa misma norma requiere ser actualizada y puesta en concordancia con la realidad actual, en la que este fenómeno desgarrar sin tregua una actividad económica avenida a la ley y menos nociva para el medio ambiente, por ello la norma en cuestión debe ser sometida a revisión como en efecto se hace y en este escrito se concluye que debe ser morigerada teniendo en cuenta que el servicio de taxi no representa los mismos ingresos que hace más de una década puesto que estos han disminuido dramáticamente a partir de la expedición del Decreto número 172 de 2001 logrando así desbordar la capacidad del Estado en cuanto a regulación.

Por esta razón se impone al legislador poner a tono a la normatividad debido a que ya no regula efectivamente el tema de los viajes ocasionales por fuera del radio de acción de los transportadores en vehículos taxi, ni tiene en cuenta el ulterior fenómeno nocivo; antes por el contrario se torna injusta y por tanto inquieta al gremio en la medida en que desvanece la posibilidad de un equilibrio entre los costos que el Estado impone al taxista y las eventuales ganancias que este pueda tener, teniendo en cuenta que la demanda de este servicio también ha decaído por cuenta de la inoperancia estatal frente a las adversidades que pesan sobre este gremio.

En aras de lograr un nuevo equilibrio que se concreta en no seguir exigiendo un documento costoso en términos monetarios para un sector del servicio público que amenaza con desaparecer y que fuera constituido con respeto de las formas legales, se pretende que a partir de la entrada en vigencia de esta reforma no se exija al taxista la planilla de viaje ocasional siempre que el desplazamiento se realice dentro de las fronteras del departamento al cual pertenece el municipio al que se limitó su radio de acción.

Yahir Fernando Acuña Cardales,
Representante a la Cámara.

Comunidades Negras.

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 23 de octubre del año 2013 ha sido presentado en este Despacho el Proyecto de ley número 137 con su correspondiente exposición de motivos por el honorable Representante *Yahir Fernando Acuña Cardales*.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

137/2013C PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL

Proyectos de Ley - [Proyectos en Curso](#)

Autor: Administrador

Viernes, 23 de Mayo de 2014 10:59

No. DE PROYECTO:	Cámara: 137/2013C	Senado: 0
	Origen: CÁMARA	Tipo: Ordinaria
TÍTULO:	POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE EL NO COSTO AL TAXISTA DE LA PLANILLA DE VIAJE OCASIONAL REGULADA POR EL ARTÍCULO 23 DEL DECRETO 172 DE 2001	
Fecha de radicación	Cámara: Octubre 23 de 2013	Senado:
MATERIA:	PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL	
AUTOR:	H.R. YAHIR FERNANDO ACUÑA CARDALES	
	Comisión:	Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones
	Publicación Gaceta del Congreso:	Gaceta No. 862/13
ESTADO ACTUAL:	TRÁNSITO A COMISIÓN	
OBSERVACIONES:	No hay Ponentes en la Cámara	
	No hay Ponentes en el Senado	