

PROYECTO DE LEY 57 DE 2013 SENADO.

Por medio de la 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°. *Ámbito 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 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 contratación.* 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:

¿ 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 debe 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, aparte de 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 1°. 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 2°. 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 Dijín

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

Óscar Mauricio Lizcano Arango,
Senador de la República.

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 (artículos 31 y 32); que el gobierno debe establecer las normas y desarrollar los programas que permitan realizar controles efectivos de calidad sobre las partes y repuestos de los equipos (artículo 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 (artículo 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 (artículo 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 (artículo 36); que las empresas deben tomar los seguros requeridos para poder responder por los daños causados en la operación de los equipos (artículos 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¿¿.

(¿)

¿¿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 estas responden solidariamente con los dueños de los equipos ante aquellos 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 sí 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:

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 al automotor a prestar el servicio público de transporte, está 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, más algunos conceptos adicionales que se traducen en el lavado del automotor y la provisión completa de combustible.

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 entratándose 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 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:*

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.

Igualmente y para garantía de seguridad de los usuarios se debe efectuar, por parte de la Dijín 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:

Óscar Mauricio Lizcano Arango,

Senador de la República.

Sección de Leyes

SENADO DE LA REPUBLICA

SECRETARÍA GENERAL

Tramitación Leyes

Bogotá D. C., 14 de agosto de 2013

Señor Presidente:

Con el fin de que se proceda a repartir el **Proyecto de ley número 57 de 2013**, *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*, me permito pasar a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa que fue presentada en el día de hoy ante Secretaría General por el honorable Senador Óscar Mauricio Lizcano Arango. La materia de qué trata el mencionado proyecto de ley es competencia de la Comisión Sexta Constitucional Permanente, de conformidad con las disposiciones reglamentarias y de ley.

El Secretario General,

Gregorio Eljach Pacheco.

PRESIDENCIA DEL HONORABLE SENADO DE LA REPUBLICA

Bogotá, D. C., agosto 14 de 2013

De conformidad con el informe de Secretaria General, dese por repartido el Proyecto de ley de la referencia a la Comisión Sexta Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional con el fin de que sea publicado en la *Gaceta del Congreso*.

Cúmplase.

El Presidente del honorable Senado de la República,

Juan Fernando Cristo Bustos.

El Secretario General del honorable Senado de la República,

Gregorio Eljach Pacheco

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 57 DE 2013 SENADO.

Por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Iniciativa del honorable Senador Mauricio Lizcano, que por competencia fue asignada a la Comisión Sexta del Senado de la República dentro de la cual su Mesa Directiva tuvo a bien asignarla al suscrito para rendir la ponencia que a continuación someto a estudio y discusión.

Las modificaciones realizadas y contenidas en este informe versan sobre la ampliación del objeto que inicialmente se había contemplado, puesto que la iniciativa, primero se refería únicamente a los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros entendiéndose conductores de taxi; en mérito de la importancia y pertinencia del desarrollo desde la generalidad del transporte público, no es viable excluir las diferentes modalidades de transporte que se ofrecen en el territorio nacional.

CONTEXTO

Dentro del marco de acciones y estrategias diseñadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, derrotero del plan de Gobierno del señor Presidente, Juan Manuel Santos Calderón, se tiene como meta frenar la informalidad laboral que obstaculiza el mejoramiento de la calidad de vida y la optimización en términos productivos y económicos de las empresas colombianas, consolidando una cultura de formalización hacia la prosperidad democrática.

Esa misma informalidad laboral por la que la mayoría de los conductores del servicio público ven vulnerado su derecho a permanecer en el empleo, derecho traducido en la expectativa cierta de estabilidad, a obtener los correspondientes beneficios salariales y prestacionales, al establecimiento de una jornada con el máximo de horas permitidas, el pago de un salario igual a trabajo igual y, en consecuencia, se ven obligados al desarrollo de su labor en horarios extenuantes y hacer parte de la llamada ¿guerra del centavo¿.

Ponerle talanquera a esa informalidad no solo será insumo para la prosperidad democrática en temas laborales y un éxito en las prerrogativas ya mencionadas, sin duda, también será gran contribución al propósito de convertir la Seguridad Vial en tema prioritario de la política pública y abono para su fructífera ejecución; no es capricho del legislador requerir que la idoneidad del conductor o de quien aspira a serlo sea demostrada, algo hay que tener presente y es que el desarrollo mismo del contrato de transporte se desempeña con la observancia ineludible del principio de seguridad en la prestación del servicio, máxime cuando son vidas las que se confían a un conductor, entonces allí la necesidad de formación y capacitación académica en la prestación del servicio, y la exigencia de una cultura de cero

infracciones y multas de tránsito juegan un papel predominante; para materializar el cumplimiento del principio, no solo en términos de seguridad vial de los usuarios del servicio sino también en términos de seguridad personal en tanto se exija una vinculación formal de los conductores a empresas de transporte desde las cuales se podrá ejercer el control, la verificación del cumplimiento del servicio en términos de calidad y pertinencia, por lo que ha de ser también una de las soluciones y freno al crecimiento alarmante de paseos millonarios y demás delitos que aprovechando la decisión del usuario de optar por el transporte público para realizar sus desplazamientos generan desconfianza y preocupación sobre su uso.

OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene como objetivo principal dotar al ordenamiento jurídico de una ley contentiva de criterios para la contratación laboral de las personas dedicadas al oficio de conductores de transporte público y la formalización de su labor.

Se busca con la iniciativa, el cumplimiento de garantías mínimas de seguridad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte público, al establecer como obligatoria la acreditación de la idoneidad y preparación de los conductores; la materialización de funciones de control y vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), sobre las empresas habilitadas y los conductores afiliados a ellas respecto al cumplimiento de los requisitos de acreditación de formación para la prestación del servicio, la existencia de vinculación laboral legal y el cumplimiento de las exigencias que en materia laboral se desprenden de un contrato, tanto para el trabajador como para el empleador, en este caso los conductores que prestan el servicio de transporte público en el territorio nacional, se pretende que puedan tener seguridad social, un salario y demás prerrogativas contempladas en el ordenamiento jurídico.

MARCO LEGAL

Diversas disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano sirven como sustento normativo para esta iniciativa:

En relación con el **Carácter de Servicio Público del Transporte** bajo la regulación del Estado, facultado para exigir el cumplimiento y verificación de requisitos y disposiciones que considere necesarias para la operación del servicio en condiciones de seguridad, calidad y accesibilidad, tenemos la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto 171 de 2001.

¿Numeral 2, artículo 3º, Ley 105 de 1993. (¿) 2. Del Carácter de Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia

necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad (¿)¿.

Referente al tema de **Capacitación de conductores**, señalan la necesidad de que los conductores de servicio público reciban capacitación y obtengan certificación en los temas referentes a la prestación del servicio de transporte público, así lo consagra en primer lugar la Ley 769 de 2002 CNTT, modificada posteriormente por el artículo 196 del Decreto 019 de 2012, que literalmente señala:

¿Artículo 196, Decreto 019 de 2012. (¿) Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte.¿.

La capacitación mencionada debe ser entendida como adicional a los requisitos exigidos para la obtención de una licencia de conducción, sin olvidar lo mencionado en las Bases para el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, en el mismo sentido:

¿Desarrollo de competencias y Formalización para la Prosperidad

La ruta hacia la formalización pasa por el desarrollo de competencias laborales específicas, generadas a través del sistema de formación para el trabajo, con el fin de cubrir las necesidades de corto plazo. Para hacer seguimiento a este propósito se fomentará el uso de la certificación de competencias laborales¿.

Y Finalmente en relación al derecho de la **formalización laboral de los conductores y el derecho a la seguridad social**, la Ley 336 de 1996 señala:

¿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.

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¿.

De lo anterior se desprende el deber del legislativo de establecer un marco de acción en la vinculación y los requisitos exigibles para la contratación de los conductores de servicio público.

Proposición:

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado, se dé primer debate al **Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado**, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones, con el pliego de modificaciones propuesto a continuación.

Cordialmente,

Honorable Senador Plinio Olano Becerra,
Ponente.

PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO

por medio de la 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:

El título del proyecto se modifica eliminando la expresión: ¿individual de pasajeros¿; el título del proyecto quedará así:

Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público y se dictan otras disposiciones.

El artículo 1º del proyecto se modifica eliminando la expresión ¿individual de pasajeros¿; el artículo 1º quedará así:

Artículo 1º. 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 en el territorio colombiano.

El artículo 2º del proyecto se modifica incluyendo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, se elimina la palabra ¿locales¿ y la expresión ¿individual de pasajeros¿, en su lugar aparecerá la palabra ¿público¿; el artículo 2º quedará así:

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, **a la Superintendencia de Puertos y Transporte**, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público.

El artículo 3º del proyecto es modificado incluyendo el título del artículo, y definiciones nuevas; el artículo 3º quedará así:

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

ACTIVIDAD TRANSPORTADORA. Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

TRANSPORTE PÚBLICO. Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

TRANSPORTE MASIVO. Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

TRANSPORTE DE CARGA. Aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

TRANSPORTE DE CARGA ESPECIAL O EXTRADIMENSIONADO. Aquel destinado a la movilización de carga extradimensionada o aquella carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

TRANSPORTE INTERMUNICIPAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para moverse de un municipio a otro.

TRANSPORTE ESPECIAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, ya sean estudiantes, asalariados, turistas, o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

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.

OPERADOR O EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO. Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

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.

VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO. Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

BUS. Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

BUSETA. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

CONDUCTOR. Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.

CAMIÓN. Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

MICROBÚS. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

PASAJERO. Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

TAXI. Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

El artículo 4º del proyecto se cambia redacción del numeral 1 incluyendo postulación del conductor, se elimina la expresión ¿individual de pasajeros¿, el numeral 3 se redacta en el parágrafo nuevo, se cambia la palabra ¿bien¿ y en su lugar aparecerá la palabra ¿vehículo¿; el artículo 4º quedará así:

Artículo 4º. Modalidades de contratación. Para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público, se establecen las siguientes modalidades:

1. Contrato laboral suscrito entre el conductor **postulado por el propietario del vehículo y la empresa de transporte público.**

2. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte **público habilitada y a la cual prestará el servicio el conductor en uno de los vehículos afiliados a dicha empresa.**

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del **vehículo y la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse dentro de las modalidades contempladas en este artículo.**

Los artículos 5º, 6º y 7º del proyecto se redactan en un solo artículo, que será el artículo 5º, el artículo 5º quedará así:

Artículo 5º. Requisitos Exigibles. **Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, y sin importar en cuál de las tres modalidades mencionadas en el artículo inmediatamente anterior se desarrolle la contratación del conductor de servicio de transporte público, se deben cumplir los siguientes requisitos:**

1. **Que exista contrato laboral entre la empresa y el conductor.**

2. **Todo conductor de servicio de transporte público o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.**

3. **Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.**

4. **La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.**

Se corrige numeración posterior del articulado.

El artículo 8º del proyecto pasará a ser el artículo 6º, se modifica eliminando la frase final del primer inciso, se incluye un segundo inciso y se modifica la redacción en los párrafos; el artículo 6º quedará así:

Artículo 6º. Tarjeta de control. **La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 29 del Decreto 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del**

conductor del vehículo de servicio público y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.
2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.
3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.
4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.
5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.
6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT).

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de transporte. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 4°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

El artículo 9° del proyecto se elimina.

Se corrige numeración posterior, el artículo 10 del proyecto pasa a ser el artículo 7°; se agrega título, se cambia la expresión ¿esta modalidad¿ por ¿el servicio de transporte público¿; el artículo 7° quedará así:

Artículo 7°. Estrategias de seguridad. Las autoridades de transporte podrán destinar un porcentaje de lo recaudado por concepto de multas de tránsito, para la inversión en estrategias de seguridad de conductores que presten el servicio de transporte público y para los usuarios; privilegiando para el efecto sistemas tecnológicos que permitan en tiempo real lograr la ubicación de los vehículos.

Dicha destinación se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

El proyecto tiene error de numeración en su articulado, no se encontró artículo 11.

El artículo 12 del proyecto se elimina.

Se incluye artículo nuevo, el cual será el artículo 8º; el artículo 8º quedará así:

Artículo (Nuevo) 8º. Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento. En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Se corrige numeración posterior, el artículo 13 del proyecto pasa a ser el artículo 9º; el artículo 9º quedará así:

Artículo 9º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Honorable Senador *Plinio Olano Becerra*,
Ponente.

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 SENADO

por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *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 en el territorio colombiano.

Artículo 2º. *Ámbito de aplicación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público.

Artículo 3º. *Definiciones.* Para efectos de la presente ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

ACTIVIDAD TRANSPORTADORA. Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

TRANSPORTE PÚBLICO. Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

TRANSPORTE MASIVO. Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

TRANSPORTE DE CARGA. Aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad.

TRANSPORTE DE CARGA ESPECIAL O EXTRADIMENSIONADO. Aquel destinado a la movilización de carga extradimensionada o aquella carga indivisible que excede las dimensiones de la carrocería de los vehículos convencionales homologados por el Ministerio de Transporte para la movilización de carga en tránsito normal por las vías públicas.

TRANSPORTE COLECTIVO METROPOLITANO, DISTRITAL Y MUNICIPAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

TRANSPORTE INTERMUNICIPAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para moverse de un municipio a otro.

TRANSPORTE ESPECIAL. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas, ya sean estudiantes, asalariados, turistas, o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo

evento se hará en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios.

SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

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.

OPERADOR O EMPRESA DE TRANSPORTE PÚBLICO. Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

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.

VEHÍCULO DE SERVICIO PÚBLICO. Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

BUS. Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

BUSETA. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

CONDUCTOR. Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.

CAMIÓN. Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga.

MICROBÚS. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

PASAJERO. Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

TAXI. Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

Artículo 4º. *Modalidades de contratación.* Para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público, se establecen las siguientes modalidades:

1. Contrato laboral suscrito entre el conductor postulado por el propietario del vehículo y la empresa de transporte público.

2. Contrato laboral suscrito entre el conductor y la empresa de transporte público habilitada y a la cual prestará el servicio el conductor en uno de los vehículos afiliados a dicha empresa.

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse dentro de las modalidades contempladas en este artículo.

Artículo 5º. *Requisitos exigibles.* Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, y sin importar en cuál de las tres modalidades mencionadas en el artículo inmediatamente anterior se desarrolle la contratación del conductor de servicio de transporte público, se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Que exista un contrato laboral entre la empresa y el conductor.

2. Todo conductor de servicio de transporte público o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.

3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.

4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.

Artículo 6º. *Tarjeta de control.* La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 29 del Decreto 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.

2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.

3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.

4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.

5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.

6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SP y T).

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de transporte. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto 019 de 2012, en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

Artículo 7°. *Estrategias de seguridad.* Las autoridades de transporte podrán destinar un porcentaje de lo recaudado por concepto de multas de tránsito, para la inversión en estrategias de seguridad de conductores que presten el servicio de transporte público y para los usuarios; privilegiando para el efecto sistemas tecnológicos que permitan en tiempo real lograr la ubicación de los vehículos. Dicha destinación se hará de acuerdo con lo establecido en el artículo 160 de la Ley 769 de 2002.

Artículo 8°. *Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento.* En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Artículo 9°. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por,

Honorable Senador *Plinio Olano Becerra.*

Ponente.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 57 DE 2013 SENADO.

Por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Iniciativa del honorable Senador Mauricio Lizcano, que por competencia fue asignada a la Comisión Sexta del Senado de la República dentro de la cual su mesa directiva tuvo a bien asignarla al suscrito para rendir la ponencia que a continuación someto a estudio y discusión.

Las modificaciones realizadas y contenidas en este informe versan sobre la ampliación del objeto que inicialmente se había contemplado, puesto que la iniciativa primero se refería únicamente a los conductores del servicio de transporte individual de pasajeros entendiéndose conductores de taxi; en mérito de la importancia y pertinencia del desarrollo desde la generalidad del transporte público de pasajeros, no es viable excluir las diferentes modalidades de transporte que se ofrecen en el territorio nacional.

¿ CONTEXTO

Dentro del marco de acciones y estrategias diseñadas en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014, derrotero del plan de Gobierno del señor Presidente, Juan Manuel Santos Calderón, se tiene como meta frenar la informalidad laboral que obstaculiza el mejoramiento de la calidad de vida y la optimización en términos productivos y económicos de las empresas colombianas, consolidando una cultura de formalización hacia la prosperidad democrática.

Esa misma informalidad laboral por la que la mayoría de los conductores del servicio público ven vulnerado su derecho a permanecer en el empleo, derecho traducido en la expectativa cierta de estabilidad, a obtener los correspondientes beneficios salariales y prestacionales, al establecimiento de una jornada con el máximo de horas permitidas, el pago de un salario igual a trabajo igual y en consecuencia se ven obligados al desarrollo de su labor en horarios extenuantes y hacer parte de la llamada ¿guerra del centavo¿.

Ponerle talanquera a esa informalidad no sólo será insumo para la prosperidad democrática en temas laborales y un éxito en las prerrogativas ya mencionadas, sin duda, también será gran contribución al propósito de convertir la seguridad vial en tema prioritario de la política pública y abono para su fructífera ejecución; no es capricho del legislador requerir que la idoneidad del conductor o de quien aspira a serlo sea demostrada, algo hay que tener presente y es que el desarrollo mismo del contrato de transporte se desempeña con la observancia ineludible del principio de seguridad en la prestación del servicio, máxime cuando son vidas las que se confían a un conductor, entonces allí la necesidad de formación y capacitación académica en la prestación del servicio, y

la exigencia de una cultura de cero infracciones y multas de tránsito juegan un papel predominante; para materializar el cumplimiento del principio, no solo en términos de seguridad vial de los usuarios del servicio sino también en términos de seguridad personal en tanto se exija una vinculación formal de los conductores a empresas de transporte desde las cuales se podrá ejercer el control, la verificación del cumplimiento del servicio en términos de calidad y pertinencia, por lo que ha de ser también una de las soluciones y freno al crecimiento alarmante de paseos millonarios y demás delitos que aprovechando la decisión del usuario de optar por el transporte público para realizar sus desplazamientos generan desconfianza y preocupación sobre su uso.

¿ OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto tiene como objetivo principal dotar al ordenamiento jurídico de una ley contentiva de criterios para la contratación laboral de las personas dedicadas al oficio de conductores de transporte público de pasajeros y la formalización de su labor.

Se busca con la iniciativa, el cumplimiento de garantías mínimas de seguridad y eficiencia en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, al establecer como obligatoria la acreditación de la idoneidad y preparación de los conductores; la materialización de funciones de control y vigilancia por parte de la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) sobre las empresas habilitadas y los conductores afiliados a ellas respecto al cumplimiento de los requisitos de acreditación de formación para la prestación del servicio, la existencia de vinculación laboral legal y el cumplimiento de las exigencias que en materia laboral se desprenden de un contrato tanto para el trabajador como para el empleador, en este caso los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio nacional, se pretende que puedan tener seguridad social, un salario y demás prerrogativas con templadas en el ordenamiento jurídico.

¿ MARCO LEGAL

Diversas disposiciones del ordenamiento jurídico colombiano sirven como sustento normativo para esta iniciativa:

En relación con el **Carácter de Servicio Público del Transporte** bajo la regulación del Estado, facultado para exigir el cumplimiento y verificación de requisitos y disposiciones que considere necesarias para la operación del servicio en condiciones de seguridad, calidad y accesibilidad, tenemos la Ley 105 de 1993, Ley 336 de 1996, Decreto número 171 de 2001.

¿Numeral 2 artículo 3º Ley 105 de 1993. (¿) 2. Del Carácter de Servicio Público del Transporte: La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la

vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad (¿)¿.

Referente al tema de **Capacitación de conductores**, señalan la necesidad de que los conductores de servicio público reciban capacitación y obtengan certificación en los temas referentes a la prestación del servicio de transporte público, así lo consagra en primer lugar la Ley 769 de 2002 CNTT, modificada posteriormente por el artículo 196 del Decreto número 019 de 2012 que literalmente señala:

¿Artículo 196 Decreto número 019 de 2012. (¿) Los conductores de servicio público deben recibir capacitación y obtener la certificación en los temas que determine el Ministerio de Transporte¿.

La capacitación mencionada debe ser entendida como adicional a los requisitos exigidos para la obtención de una licencia de conducción, sin olvidar lo mencionado en las Bases para el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 en el mismo sentido:

¿Desarrollo de competencias y formalización para la Prosperidad.

La ruta hacia la formalización pasa por el desarrollo de competencias laborales específicas, generadas a través del sistema de formación para el trabajo, con el fin de cubrir las necesidades de corto plazo. Para hacer seguimiento a este propósito, se fomentará el uso de la certificación de competencias laborales¿.

Y finalmente en relación al derecho de la **formalización laboral de los conductores y el derecho a la seguridad social**, la Ley 336 de 1996 señala:

¿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 los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.

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 jun to 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¿.

De lo anterior se desprende el deber del legislativo de establecer un marco de acción en la vinculación y los requisitos exigibles para la contratación de los conductores de servicio público de pasajeros.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, solicito a la honorable Comisión Sexta del Senado, se dé primer debate al Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, *por*

medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio individual de pasajeros y se dictan otras disposiciones, con el pliego de modificaciones propuesto a continuación.

Cordialmente,

Plinio Olano Becerra,

Honorable Senador de la República, Ponente.

**PLIEGO DE MODIFICACIONES PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL
PROYECTO DE LEY NÚMERO 57 DE 2013 SENADO**

Por medio de la 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:

El Título del Proyecto se modifica, eliminando la palabra: *¿individual¿* y en su lugar aparecerá la palabra *¿público¿*; el título del proyecto quedará así:

Proyecto de ley número 57 de 2013 Senado, *por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y se dictan otras disposiciones.*

El artículo 1º del proyecto se modifica eliminando las palabras *¿Modalidades¿* e *¿Individual¿*; se incluye la palabra *¿Criterios¿*; el artículo 1º quedará así:

Artículo 1º. Objeto de la ley. La presente ley tiene por objeto establecer criterios para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio colombiano.

El artículo 2º del proyecto se modifica incluyendo a la Superintendencia de Puertos y Transporte, se eliminan las palabras *¿Locales¿* y *¿Individual¿* en su lugar aparecerá la palabra *¿Público¿*; el artículo 2º quedará así:

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, **a la Superintendencia de Puertos y Transporte**, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros.

El artículo 3º del proyecto es modificado incluyendo el título del artículo, y definiciones nuevas; el artículo 3º quedará así:

Artículo 3º. Definiciones. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Actividad Transportadora. Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Transporte Público. Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Transporte Masivo. Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Transporte Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

Transporte Intermunicipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para movilizarse de un municipio a otro.

Servicio de Transporte Público de Pasajeros. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vincula do, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

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.

Operador o Empresa de Transporte Público. Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

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.

Vehículo de Servicio Público. Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Bus. Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Conductor. Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente para operar un vehículo.

Microbús. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Pasajero. Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Taxi. Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

En el artículo 4º del proyecto se cambia la redacción, se modifica el título, se introduce la palabra *¿Directamente¿*, se elimina la palabra *¿Individual¿*, se redactan los dos numerales en uno solo, y el numeral tercero pasa a ser el parágrafo, se cambia la palabra *¿Bien¿* y en su lugar aparecerá la palabra *¿Vehículo¿*; El artículo 4º quedará así:

Artículo 4º. Contratación. La contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros se hará, mediante la suscripción de contrato laboral **directamente** entre el conductor y la empresa de transporte público de pasajeros habilitada.

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del **vehículo** y **la empresa de transporte público. La contratación del conductor del vehículo deberá efectuarse con el cumplimiento de lo contemplado en este artículo.**

Los artículos 5º, 6º y 7º del proyecto se redactan en un solo artículo, que será el artículo 5º, el cual quedará así:

Artículo 5º. Requisitos exigibles. Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, además se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. **Que exista un contrato laboral.**

2. Todo conductor de servicio de transporte público de pasajeros o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.

3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.

4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.

Se corrige numeración posterior del articulado.

El artículo 8º del proyecto pasará a ser el artículo 6º, se modifica redacción, se incluye lista de documentos, y se agrega párrafo nuevo que será el párrafo 3º; el artículo 6º quedará así:

Artículo 6º. Tarjeta de control. La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor, se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público de pasajeros ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 39 del Decreto número 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público de pasajeros y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.

2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.

3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.

4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.

5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.

6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT).

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público de pasajeros para homologar la experiencia en la prestación del servicio

público de pasajeros. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto número 019 de 2012 en especial con los parágrafos 2° y 3°, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) definirá mediante resolución las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

El artículo 9º del proyecto se elimina.

El artículo 10 del proyecto se elimina.

El proyecto tiene error de numeración en su articulado, no se encontró artículo 11.

El artículo 12 del proyecto se elimina.

Se incluye artículo nuevo, el cual será el artículo 7º; el artículo 7º quedará así:

Artículo 7º. Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento. En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los Bancos, las Compañías de financiamiento y las Compañías de Renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Se corrige numeración posterior, el artículo 13 del proyecto pasa a ser el artículo 8º; el artículo 8º quedará así:

Artículo 8º. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por

Plinio Olano Becerra,

Honorable Senador de la República, Ponente.

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO
57 SENADO**

Por medio de la cual se establecen criterios para la contratación de conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto de la ley.* La presente ley tiene por objeto establecer criterios para la contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros en el territorio colombiano.

Artículo 2º. **Ámbito de aplicación.** Las disposiciones contenidas en la presente ley serán aplicables al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Puertos y Transporte, a las autoridades de transporte, a las empresas que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, a los propietarios y conductores de vehículos que prestan el servicio de transporte público de pasajeros.

Artículo 3º. *Definiciones.* Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Actividad Transportadora. Conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

Transporte Público. Industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Transporte Masivo. Aquel que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta a un porcentaje significativo de necesidades de movilización.

Transporte colectivo metropolitano, distrital y municipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para recorrer total o parcialmente una o más rutas autorizadas.

Transporte Intermunicipal. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para moverse de un municipio a otro.

Servicio de transporte público de pasajeros. Aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado en una ruta legalmente autorizada.

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.

Operador o empresa de transporte público. Persona natural o jurídica constituida como unidad de explotación económica permanente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de personas o cosas, o de unas y otras conjuntamente.

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.

Vehículo de servicio público. Vehículo automotor homologado, destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje.

Bus. Vehículo automotor destinado al transporte colectivo de personas y sus equipajes, debidamente registrado conforme a las normas y características especiales vigentes.

Buseta. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 20 a 30 pasajeros y distancia entre ejes inferiores a 4 metros.

Conductor. Es la persona habilitada y capacitada física, técnica y teóricamente, para operar un vehículo.

Microbús. Vehículo destinado al transporte de personas con capacidad de 10 a 19 pasajeros.

Pasajero. Persona distinta del conductor que se transporta en un vehículo público.

Taxi. Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros.

Artículo 4º. *Contratación.* La contratación de los conductores que prestan el servicio de transporte público de pasajeros, se hará mediante la suscripción de contrato laboral directamente entre el conductor y la empresa de transporte público de pasajeros habilitada.

Parágrafo. En los casos en que se celebre contrato de administración o alquiler del vehículo, este contrato deberá celebrarse entre el propietario del vehículo y la empresa de transporte público de pasajeros. La contratación del conductor del

vehículo deberá efectuarse con el cumplimiento de lo contemplado en este artículo.

Artículo 5º. *Requisitos exigibles.* Sin perjuicio de las formalidades que debe cumplir todo contrato laboral, además se deben cumplir los siguientes requisitos:

1. Que exista un contrato laboral.

2. Todo conductor de servicio de transporte público de pasajeros o quien aspire a serlo deberá acreditar capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros, mediante certificación expedida por autoridad competente. El Ministerio de Transporte reglamentará los criterios de dicha capacitación en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de la presente ley.

3. Estar afiliado por la empresa de transporte al sistema de seguridad social.

4. La empresa fijará las condiciones generales en la prestación del servicio.

Artículo 6º. *Tarjeta de control.* La tarjeta de control que habilita al conductor para desarrollar su labor se solicitará o refrendará cada mes por parte de las empresas de transporte público de pasajeros, ante la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT), quien la otorgará después de verificar el cumplimiento además de los requisitos generales contemplados en el artículo 39 del Decreto número 172 de 2001, la existencia de vinculación laboral del conductor del vehículo de servicio público de pasajeros y la entrega de los siguientes documentos:

1. Constancia de pago vigente de la seguridad social integral.

2. Certificado de antecedentes judiciales con no más de tres meses de expedición.

3. Copia de licencia de conducción vigente en la categoría mínimo igual a la del vehículo que pretende conducir.

4. Constancia de inexistencia de multas por infracciones de tránsito.

5. Constancia de capacitación en competencias laborales específicas para la prestación del servicio público de transporte, cuando la solicitud de la tarjeta de control sea por primera vez.

6. Las demás que considere la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT).

Parágrafo 1º. El Ministerio de Transporte reglamentará en un periodo no mayor a seis (6) meses posteriores a la promulgación de esta ley, las condiciones de presentación de un examen teórico que deben aprobar los conductores que ya tienen licencia de conducción de servicio público de pasajeros para homologar la experiencia en la prestación del servicio público de pasajeros. Se debe tener en cuenta un periodo de transición no mayor a un (1) año para el cumplimiento de este requisito.

Parágrafo 2°. La empresa de transporte que permita que uno de sus vehículos afiliados sea conducido por un conductor que no haya obtenido una tarjeta de control, o que no cumpla con lo establecido en el artículo 204 del Decreto número 019 de 2012 en especial con los parágrafos 2 y 3, será sancionada como lo dice el propio decreto, y además incurrirá en falta grave que le hará perder su habilitación ante el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 3°. La Superintendencia de Puertos y Transporte (SPyT) definirá, mediante resolución, las condiciones de seguridad documental, de verificación de la información y el rango de valor al usuario causado por la expedición de la tarjeta de control.

Artículo 7º *Vehículos objeto de operaciones de arrendamiento.* En todos los eventos previstos en la presente ley, se entenderá que cuando los vehículos que presten el servicio de transporte público de pasajeros sean objeto de operaciones de arrendamiento financiero leasing, renting y arrendamiento sin opción de compra, será responsable del cumplimiento de las disposiciones y sanciones, de manera exclusiva el locatario o arrendatario. Los bancos, las compañías de financiamiento y las compañías de renting no serán responsables en ningún evento por el cumplimiento de las disposiciones señaladas en esta ley.

Artículo 8º. *Vigencia y derogatorias.* La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas disposiciones que le sean contrarias.

Presentado por

Plinio Olano Becerra,

Honorable Senador de la República, Ponente.

Senado: 057/13

Camara:

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

TRAMITE EN SENADO DE LA REPUBLICA	
Autor:	H.S. OSCAR MAURICIO LIZCANO ARANGO
Origen:	SENADO DE LA REPUBLICA
Fecha de Presentación:	15 Agosto 2013
Repartido a Comisión:	SEXTA
Ponente Primer Debate:	H. S. PLINIO OLANO BECERRA
Ponente Segundo Debate:	
Fecha de Aprobación Primer Debate:	01 Enero 0000
Fecha de Aprobación Segundo Debate:	01 Enero 0000
Estado:	PENDIENTE DISCUTIR PONENCIA PARA PRIMER DEBATE EN SENADO

Publicaciones Senado:

Exposición de Motivos Senado:	Primera Ponencia Senado:	Segunda Ponencia Senado:
Gaceta N° 630/13	Gaceta: 996/13 - 121/14	
Texto Plenaria Senado:	Conciliación Senado:	Objeciones Senado:

TRAMITE EN CAMARA DE REPRESENTANTES	
Ponentes Primer Debate:	
Ponentes Segundo Debate:	
Fecha de Aprobación Primer Debate:	01 Enero 0000
Fecha de Aprobación Segundo Debate:	01 Enero 0000
Estado:	

Publicaciones Camara:

Exposición de Motivos Camara:	Primera Ponencia Camara:	Segunda Ponencia Camara:
Texto Plenaria Camara:	Conciliación Camara:	Objeciones Camara:
Tema:	TRANSPORTE	

Resumen:

Esta iniciativa 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.