



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

ISSN 0123-9066

AÑO X - N° 553

Bogotá, D. C., martes 30 de octubre de 2001

EDICION DE 16 PAGINAS

DIRECTORES:

MANUELENRIQUEZROSE
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

ANGELINOLIZCANORIVERA
SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

CAMARA DE REPRESENTANTES

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NUMERO 134 DE 2001 CAMARA

por la cual se adopta el estatuto nacional del servicio de transporte terrestre automotor en vehículo taxi y se establecen normas en cuanto a los derechos inherentes a los taxistas en el ejercicio de su labor.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA

TITULO I

DISPOSICIONES GENERALES

CAPITULO I

Principios generales

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto unificar los Principios y los Criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del Servicio de Transporte Terrestre Automotor en Vehículo Automóvil Taxi, de conformidad con los artículos 48, 49, 333 y 334 de la Constitución Política y Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 2°. El Servicio Público de Transporte en Vehículo Automóvil Taxi deberá ser prestado por Personas Jurídicas, que organicen la prestación del Servicio a través de Empresas constituidas como Sociedades del Sector de la Economía Solidaria o Sociedades de las definidas por el Código de Comercio, o prestado por Personas Naturales.

Parágrafo 1. Para los efectos de la presente ley, se entiende por Empresa Jurídica o Natural de Transporte Terrestre Automotor en Vehículo Automóvil Taxi, a la Unidad de explotación Económica permanente con infraestructura, equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el acarreo de Personas o cosas de un lugar a otro.

Parágrafo 2. La constitución de la Persona Jurídica o Natural a que se refiere el presente artículo, no requerirá de autorización previa alguna por parte del Estado.

Artículo 3°. La prestación del Servicio de Taxi por una empresa legalmente habilitada, debe ser eficiente, eficaz, seguro, oportuno, solvente, sólido, dinámico, competitivo y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, el de la leal competencia económica y el de la iniciativa privada, a la cual solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley, los convenios internacionales y los decretos reglamentarios.

Artículo 4°. La Seguridad, especialmente la relacionada con la protección a los pasajeros, y la seguridad social del conductor de vehículo taxi, constituyen prioridad esencial de la actividad del Sector y del Sistema de Transporte Terrestre Automotor en la Modalidad Taxi.

CAPITULO II

Ambito de aplicación y definiciones

Artículo 5°. Las disposiciones contenidas en la presente ley se aplicarán integralmente al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor en Vehículos Tipo Taxi.

Artículo 6°. Por actividad Transportadora en Vehículo Taxi se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o conjuntamente de un lugar a otro utilizando un Vehículo Taxi, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes, basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional y de las autoridades competentes de los entes territoriales.

Artículo 7°. *Definiciones.* Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones, sin perjuicio de las establecidas en el Código Nacional de Tránsito Terrestre:

- *Año del modelo.* Es el año en que se construyó o ensambló por primera vez un Vehículo Taxi, de acuerdo con la declaración de despacho para consumo.

- *Automóvil taxi antiguo o viejo.* Automotor homologado como Taxi que haya cumplido veinte (20) años.

- *Autoridad única metropolitana de transporte.* Es la autoridad de transporte que dirige, controla y vigila el transporte terrestre automotor en un área metropolitana legalmente constituida por varios municipios o distritos.

- *Capacidad de carga.* Es el máximo tonelaje autorizado a un vehículo taxi, de tal forma que el peso bruto vehicular no exceda los límites establecidos.

- *Capacidad de pasajeros.* Es el número de pasajeros autorizado para ser transportado en un vehículo taxi.

- *Matrícula de un taxi.* Es la vinculación por incremento o reposición al parque automotor de una localidad metropolitana, distrital o municipal de un vehículo taxi.

- *Municipios contiguos.* Son aquellos Municipios que gozan de límites comunes.

- *Municipios conurbados o con alto grado de influencia recíproca.* La Conurbación es el conjunto de varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos por sus márgenes que al crecer acaban uniéndose en unidad funcional. Dos o más municipios tienen alto grado de influencia recíproca cuando por su cercanía o vecindad generen entre sí relaciones económicas, sociales, culturales y físicas.

- *Paz y salvo*. Es el documento o certificación que expedida la empresa transportadora al propietario o tenedor de un vehículo taxi, en el que consta la inexistencia de obligaciones derivadas del contrato de vinculación y de las deudas legítimas contraídas por el propietario o tenedor del vehículo taxi.

- *Planilla de viaje ocasional*. Es el documento que acredita a un taxi para hacer un recorrido legalmente autorizado fuera de su radio de acción.

- *Radio de acción distrital o municipal*. Es 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.

- *Radio de acción metropolitano*. Es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.

- *Radioteléfono*. Es el aparato de radio comunicaciones homologado por el Ministerio de Comunicaciones que opera dentro de un vehículo taxi en la frecuencia legalmente otorgada a una empresa de taxi habilitada y que le sirve al taxista para comunicarse lícitamente con esta y obtener y prestar el servicio de transporte al Usuario que lo solicite.

- *SMDLV*. Salario Mínimo Diario Legal vigente.

- *SMMLV*. Salario Mínimo Mensual Legal vigente.

- *T/T*. Tránsito y Transporte.

- *Tarifa de usuario a taxista*. Es el precio que pagan los usuarios por la prestación del servicio público de transporte en taxi al conductor de este.

- *Tarifa del taxista al propietario o tenedor o poseedor del taxi*. Es el precio que pagan los taxistas a los propietarios o tenedores o poseedores de un taxi por el arrendamiento del vehículo taxi.

- *Taxi*. Es el vehículo automóvil de color amarillo, de dos ejes y cuatro llantas, homologado para prestar el servicio público de transporte automotor terrestre, según las necesidades de la zona a operar.

- *Taxímetro*. Dispositivo instalado en un taxi para liquidar el valor del transporte terrestre, por el sistema de moneda nacional o por unidades equivalentes a moneda nacional.

- *Taxista*. Es aquella persona natural, mayor de edad, que bajo la relación contractual de arrendamiento, conduce un vehículo automotor terrestre de servicio público tipo taxi que no es de su propiedad, mediante el pago de una tarifa o canon de arriendo diario a un propietario o tenedor o poseedor del vehículo, devengando del oficio sus ingresos para el sustento de su grupo familiar.

- *Taxista propietario o tenedor o poseedor*. Es aquella persona natural, mayor de edad, que sin ninguna relación contractual, conduce directamente un vehículo taxi de su propiedad o en tenencia o en posesión, como medio de trabajo y de sustento de su grupo familiar.

- *Transporte en vehículos taxi*. Es aquel que se presta en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, ni a niveles de servicio, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino.

- *Vehículo taxi nuevo*. Es el vehículo automotor homologado para prestar el servicio público de transporte individual de pasajeros, cuyo modelo corresponde como mínimo al año en que se efectúa la matrícula, registro y vinculación del mismo.

- *Viaje ocasional*. Es el recorrido legalmente autorizado que excepcionalmente realiza un taxi por fuera de su radio de acción.

- *Vinculación de un taxi al parque automotor de una empresa de taxi*. Es el contrato que firman el propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi y una empresa de transporte legalmente habilitada en la modalidad taxi, para ingresar por incremento o reposición un vehículo taxi al parque automotor de esta.

- *Zonas amarillas*. Son zonas de las vías públicas para el exclusivo parqueo de vehículos taxi, reglamentadas y demarcadas por la autoridad metropolitana, distrital o municipal competente.

CAPITULO III

Creación y funcionamiento de las empresas de transporte público en vehículos taxis

Artículo 8°. *De la habilitación*. Para acceder a la prestación del servicio público de transporte terrestre en vehículo taxi dentro de un área metropolitana, distrital, municipal, o urbana, la empresa de transporte deberá ser habilitada por el Estado.

El Gobierno Nacional podrá fijar condiciones y requisitos adicionales a los señalados en la presente ley, que deben cumplir y acreditar las empresas,

para el otorgamiento de la Habilitación, con el fin de garantizar el cumplimiento y desarrollo de los principios de: libertad de empresa, libre competencia, lealtad comercial, seguridad del usuario, seguridad social del conductor del taxi, calidad, comodidad, cubrimiento y libertad de acceso al servicio de transporte de taxi.

Parágrafo 1. Los prestadores del servicio público de transporte en vehículos taxi que se encuentren con licencia de funcionamiento al tenor de los Decretos 265 de 1988 o 493 de 1990, tendrán veinticuatro (24) meses a partir de la vigencia de la presente ley para acogerse a ella y a su reglamentación.

Parágrafo 2. Las Empresas de Taxi, que obtuvieron Habilitación en vigencia de la Ley 336 de 1996 y Decreto 091 de 1998, o Decreto 1553 de 1998 o Decreto 172 del 2001, la mantendrán de manera indefinida, debiendo solamente ajustar ante la Autoridad Competente de T/T, las nuevas condiciones y requisitos de esta ley y su reglamentación no señaladas en las Disposiciones anteriores.

Artículo 9°. A la habilitación, así como a todos los actos de comercio de las empresas de taxi, como los que ejerzan sus asociados, socios, vinculados o afiliados, se regirán exclusivamente por las reglas de derecho privado salvo que la Constitución o la ley dispongan lo contrario.

Cuando de la realización de dichos actos o por causa de disolución y liquidación de la sociedad cooperativa o comercial, resulte que la actividad transportadora en vehículo taxi se desarrollaría por persona jurídica o natural distinta a la que inicialmente le fue concedida la habilitación para la prestación del servicio público de transporte en vehículo taxi, la nueva sociedad deberá obtener la habilitación para la prestación del servicio de acuerdo con la presente ley y a la reglamentación que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

Artículo 10. El servicio público de transporte terrestre en vehículos taxis dentro del país tiene un alcance metropolitano, distrital, municipal o urbano, que con la planilla de viaje ocasional, se puede extender a todo el territorio nacional y se prestará por empresas jurídicas o naturales legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de T/T competente.

Artículo 11. *Equipos*. Las empresas de servicio público habilitadas en la modalidad taxi, podrán prestar el servicio con equipos o vehículos taxis propios o ajenos, que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos establecidos en la presente ley y en las normas aplicables para los vehículos taxi.

Artículo 12. *Término para decidir la habilitación*. En los casos en que el Gobierno Nacional exija la verificación previa de condiciones y requisitos por parte de la Autoridad competente de T/T para la habilitación en el transporte en vehículo taxi, ésta dispondrá de noventa (90) días hábiles contados a partir del día siguiente de la fecha de presentación de la solicitud para decidir. En este caso la habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificarán las características de la empresa de taxi.

Si la autoridad competente de T/T., no decidiera dentro del previsto término anterior, operará el silencio administrativo positivo y la empresa de transporte terrestre automotor individual tipo taxi podrá iniciar actividades.

Dentro de los seis (6) meses calendarios siguientes a la ocurrencia del silencio administrativo positivo, la autoridad competente de T/T deberá visitar la empresa a fin de verificar que esté totalmente ajustada a la ley y a los decretos reglamentarios.

En caso de encontrarse la ocurrencia de violaciones, se le formulará un pliego de observaciones para que se ajuste a él dentro del término previsto en las normas reglamentarias, cuyo incumplimiento dará lugar a la cancelación de la habilitación obtenida mediante el Silencio Administrativo Positivo y a que se aplique la escala general de Sanciones.

Artículo 13. *Vigencia de la habilitación*. Sin perjuicio de las disposiciones Legales contenidas en el régimen sancionatorio, la Habilitación será indefinida mientras subsistan las condiciones exigidas para su otorgamiento de conformidad con las disposiciones pertinentes.

La autoridad competente de T/T podrá en cualquier tiempo de oficio o a petición de parte, verificar su cumplimiento.

CAPITULO IV

Condiciones y requisitos

Artículo 14. *Persona jurídica*. Para obtener la habilitación con el fin de prestar el servicio público de transporte terrestre automotor individual de

pasajeros en vehículo taxi, las empresas actuales o en funcionamiento, que se encuentren operando conforme a la legislación anterior, deberán adecuarse al cumplimiento de las condiciones y términos que seguidamente se establecen:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal.

2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro de su objeto social desarrolla la industria de transporte terrestre.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

Las empresas de taxi que tengan sucursales habilitadas en varios distritos o municipios que formen parte de un área metropolitana, podrán disponer de una sola sede para la atención de sus relaciones con las autoridades competentes de T/T., con los vehículos taxi vinculados, con los usuarios del servicio, y con los terceros, enviando esta información a la autoridad de transporte competente.

4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación de la Junta Directiva y la especialización y/o la experiencia laboral del representante legal y/o gerente y del personal administrativo, profesional, operativo, técnico y tecnólogo contratado por la empresa.

5. Certificación firmada por el representante legal, sobre la existencia de los contratos de vinculación del parque automotor que no sea de propiedad de la empresa, anexando copia de un modelo. De los vehículos taxi propios, se indicará este hecho.

6. Relación del equipo de transporte propio, de los asociados o socios o de terceros, con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y documento de identificación del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de motor, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

7. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.

8. Copia del programa de revisión y mantenimiento preventivo, aprobado, vigente y certificado por el representante legal sobre su existencia y aplicabilidad.

9. Estados Financieros Básicos certificados de los dos (2) últimos años con sus respectivas notas. Las Empresas nuevas sólo requerirán el Balance General inicial.

10. Declaración de renta de la empresa solicitante de la habilitación, correspondiente a los dos (2) años gravables anteriores a la prestación de la solicitud, si por ley se encuentra obligada a cumplirla.

11. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido equivalente a los salarios mínimos mensuales legales vigentes establecidos para cada nivel, teniendo en cuenta el último censo poblacional adelantado por el DANE, debidamente ratificado por la ley de acuerdo a los siguientes montos:

- *Nivel 1.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas de más de 1.500.000 habitantes, las Empresas deben acreditar 0,25 smmlv, por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 200 s.m.m.l.v.

- *Nivel 2.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas entre 1.000.000 y 1.500.000 habitantes, las empresas deben acreditar 0,25 smmlv., por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 150 smmlv

- *Nivel 3.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas entre 501.000 y 1.000.000 de habitantes, las Empresas deben acreditar 0,25 smmlv., por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 125 smmlv.

- *Nivel 4.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas entre 201.000 y 500.000 de habitantes, las Empresas deben acreditar 0,25 smmlv., por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 100 smmlv.

- *Nivel 5.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas entre 101.000 y 200.000 de habitantes, las Empresas deben acreditar 0,25 smmlv., por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 75 smmlv

- *Nivel 6.* En los distritos, municipios o áreas metropolitanas de menos de 100.000 habitantes, las Empresas deben acreditar 0,25 smmlv., por vehículo vinculado. En todo caso no puede ser inferior a 50 smmlv.

El salario mensual legal vigente al que se hace referencia, corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.

El Capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1988 y Ley 454 de 1998 y las demás normas concordantes vigentes.

Durante los primeros cuatro (4) meses de cada año, las empresas habilitadas ajustarán su capital pagado o patrimonio líquido de acuerdo con el número de vehículos vinculados con que finalizó el año inmediatamente anterior.

La habilitación para empresas nuevas no estará sujeta al análisis de los factores financieros, pero sí a la comprobación del pago del capital o patrimonio líquido exigido.

Las Empresas existentes o que se constituyan en distritos o municipios que hagan parte de una área metropolitana, deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido igual al exigido para la ciudad principal.

12. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas.

13. Los demás requisitos y condiciones que fije el Gobierno Nacional en la reglamentación de la presente ley.

Parágrafo 1°. Una vez aprobada o negada la solicitud de habilitación, la entidad jurídica o natural interesada, deberá consignar a favor de la autoridad de transporte competente, dentro del plazo o término que esta señale, el valor de los derechos venales que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora, valor éste, que se fijará en el acto administrativo que conceda o niegue la habilitación.

Parágrafo 2°. Las empresas que cuenten con revisor Fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 9, 10 y 11 de este artículo, con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de declaraciones de renta y estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables tributarias en los dos (2) últimos años y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los dictámenes e informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva Asamblea o Junta de Asociados o Socios durante los mismos años.

Artículo 15. La solicitud de habilitación para el funcionamiento de Empresas Nuevas de Transporte Terrestre Automotor de Servicio Público Individual Tipo Taxi deberá reunir las condiciones mencionadas en el artículo 14 de la presente ley y las que señale el Gobierno Nacional en los decretos reglamentarios y la misma se tramitará de acuerdo con las necesidades de servicio que identifique la autoridad competente.

Además de las condiciones señaladas en el artículo 14 de la presente ley, las empresas de taxi nuevas deberán acreditar condiciones en materia de organización, de carácter técnico, en materia de seguridad, de carácter financiero, y de criterios y de metodología para la evaluación que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte reglamentará.

Las empresas nuevas deberán acreditar los requisitos establecidos en la presente ley y sus decretos reglamentarios en un término no superior a tres (3) meses calendario improrrogables, contados a partir de la ejecutoria de la resolución que le otorga la correspondiente habilitación, de lo contrario, será revocada y no podrá solicitar habilitación durante los cinco (5) años calendario siguientes.

Parágrafo. Para los efectos pertinentes entiéndese por empresa nueva aquella cuya solicitud de habilitación para entrar a prestar el Servicio por primera vez, se presenta con posterioridad a la vigencia de la presente ley.

Artículo 16. *Persona natural.* El propietario o tenedor hasta de cinco (5) vehículos que tenga interés de prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de pasajeros en vehículo taxi, deberá obtener la correspondiente habilitación, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el interesado.

2. Certificado de registro como comerciante, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social desarrolla la industria del transporte terrestre.

3. Indicación del domicilio principal, señalando su dirección.

4. Acreditar la propiedad o la existencia de los contratos de arrendamiento financiero de los respectivos vehículos.

5. Copia del programa de revisión y mantenimiento preventivo que desarrollará para los equipos con los cuales prestará el servicio.

6. Descripción de los vehículos con los cuales prestará el servicio, con indicación de la clase, marca, modelo, número del chasis, capacidad y demás especificaciones que permitan su identificación, de acuerdo con las normas

vigentes. En todo caso el vehículo deberá cumplir con las condiciones técnico-mecánicas y con las especificaciones requeridas por las autoridades Competentes para transitar.

7. Copia de las pólizas vigentes de responsabilidad civil contractual y extracontractual, exigidas en el presente decreto.

8. Presentar los distintivos que portarán los respectivos vehículos, los cuales deben acompañarse con la expresión "persona natural" seguida de las iniciales o nombres y apellidos del propietario.

Las empresas de persona natural deberán sujetarse a todos los requisitos establecidos en el presente decreto para la prestación del servicio público de transporte terrestre en taxi.

Parágrafo. *Restricción.* Cuando una empresa de persona natural pretenda operar con más de cinco (5) vehículos taxi, deberá solicitar y obtener habilitación conforme a las condiciones y requisitos establecidos en los artículos 8 al 14 de la presente ley y su reglamentación.

TITULO II

DE LA PRESTACION DEL SERVICIO

CAPITULO I

Area de operaciones

Artículo 17. El servicio público de transporte terrestre automotor en vehículo taxi, se debe prestar dentro de la jurisdicción de un área metropolitana o distrito o municipio de conformidad con las normas que las regulan, incluido el servicio directo a aeropuertos o centros educativos o centros hospitalarios o centro de abastos o terminales de transporte o zonas francas o estadios deportivos localizados en municipios recíprocos o contiguos o Conurbados.

El servicio de taxi podrá prestarse entre municipios con alto grado de influencia recíproca, conurbados o contiguos, siempre que medie convenio entre las respectivas autoridades locales, caso contrario, debe portarse la planilla de viaje ocasional.

Las empresas de taxi que estén habilitadas en varios distritos o municipios que formen parte de un área metropolitana, podrán disponer de una sola Sede para la atención de sus relaciones con las autoridades competentes de T/T., con los vehículos taxi vinculados, con los usuarios del servicio, y con los terceros, enviando esta información a la autoridad de transporte competente.

Artículo 18. Cuando este servicio se preste dentro de las áreas metropolitanas o entre municipios o ciudades que por su vecindad generen alto grado de influencia recíproca, bajo la coordinación del gobierno nacional, cada autoridad metropolitana o distrital o municipal decidirá lo relacionado con la utilización de su propia infraestructura de transporte, a menos que por la naturaleza y complejidad del asunto el Ministerio de Transporte asuma el conocimiento para garantizar los derechos del usuario al servicio público.

CAPITULO II

Vinculación, desvinculación, necesidades de taxis, ofertas, asignación matrículas, incremento y reposición

Artículo 19. *Vinculación o desvinculación del parque automotor de una localidad.* Un vehículo tipo taxi se incorpora o sale del parque automotor de un área metropolitana, distrital o municipal, en los siguientes casos:

a) *Vinculación.* Cuando un vehículo taxi nuevo, se matricula, se registra, ingresa o se incorpora por primera vez, por incremento o por reposición, al parque automotor de la respectiva localidad metropolitana, distrital o municipal;

b) *Desvinculación.* Cuando un vehículo taxi que está operando, sale del parque automotor de una localidad metropolitana, distrital o municipal, por pérdida total, por hurto, por destrucción total, por vejez mayor de veinte (20) años o por cambio de servicio.

Artículo 20. *Incremento y reposición.* A partir de la vigencia de la presente ley, las autoridades metropolitanas, distritales o municipales no podrán autorizar el ingreso de vehículos taxis al servicio público de transporte terrestre por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades de equipos mediante el estudio técnico de que tratan los artículos siguientes.

Hay ingreso por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos que bajo la modalidad de taxis operan en el área metropolitana, distrito o municipio correspondiente.

Será por reposición, cuando la vinculación se realice con un vehículo taxi nuevo, para sustituir a otro que se encuentra matriculado en el servicio

público modalidad taxi, que sale del respectivo parque automotor de este servicio, por cambio de servicio, por hurto, por pérdida o destrucción total o por vejez mayor de veinte (20) años que debe someterse a desintegración física.

El ingreso de los vehículos por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos taxi nuevos.

Parágrafo 1. Cuando un vehículo taxi salga del parque automotor de una localidad metropolitana, distrital o municipal por cambio de servicio, por hurto, por pérdida o destrucción total o por vejez mayor de veinte (20) años, el propietario o tenedor legítimo deberá solicitar a la autoridad competente de T/T dentro de los dos(2) meses siguientes a la fecha de ocurrido el hecho o de desvinculado el vehículo taxi, la respectiva autorización para la compra de un nuevo taxi para reponer el anterior. Si vencido este término no se formula la solicitud, la empresa legalmente habilitada en donde se encontraba vinculado el vehículo taxi, podrá disponer en cualquier tiempo del cupo o de este derecho de reposición.

Parágrafo 2. Cuando el vehículo taxi salga del parque automotor de una empresa transportadora por cambio de servicio, por hurto, por pérdida o destrucción total o por vejez mayor de veinte (20) años y sea reemplazado por reposición por un vehículo taxi nuevo, este deberá obligatoriamente vincularse a la empresa de taxi en donde se encontraba vinculado el anterior, y permanecer vinculado en la empresa por lo menos doce (12) meses calendarios.

Parágrafo 3. Cuando el vehículo taxi a reponer tenga veinte (20) años desde su matrícula inicial, deberá ser sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su matrícula y vinculación.

Artículo 21. *Del Fondo y Programa de Reposición.* Las empresas de taxi podrán contar, a partir de la Reglamentación de la Ley 688 del 23 de agosto del 2001, con un Fondo y Programa de Reposición, que precisará las condiciones financieras, administrativas y técnicas que permitan el democrático acceso a los mismos, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del Fondo y su Programa.

Parágrafo. La Ley 688 del 23 de agosto de 2001, le es aplicable a las empresas de taxis legalmente constituidas y habilitadas, que se acojan al Fondo y Programa de Reposición, debiendo el Gobierno Nacional reglamentar la mencionada Ley para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Modalidad Taxi.

Artículo 22. *Procedimientos para la determinación de necesidades de vehículos taxis.* El estudio técnico se elaborará teniendo en cuenta el porcentaje óptimo de utilización productiva por vehículo taxi, con fundamento en los siguientes parámetros:

1. *Características de la oferta.* Con el fin de determinar la oferta existente de vehículos taxis, las autoridades locales deberán contar con un censo o inventario detallado, completo y actualizado de las empresas de taxis legalmente habilitadas y de los vehículos taxis o parque automotor que presta esta clase de servicio dentro de la respectiva área metropolitana, distrito o municipio.

2. *Determinación de las necesidades de vehículos taxis.* Para determinar las necesidades de Vehículos Taxis, las Autoridades Metropolitanas, Distritales, Municipales o Locales llevarán acabo las siguientes actividades:

a) Recolección de información por método de encuestas:

- A Conductores de Vehículos Taxis, mediante la selección de los Vehículos objeto de estudio de acuerdo con el tamaño muestral. La toma de información deberá realizarse y distribuirse proporcionalmente dentro de los siete (7) días de la semana, para cubrir el cien por ciento (100%) de la muestra, utilizando los formatos y manuales diseñados por el Ministerio de Transporte.

- A Usuarios, dirigida a quienes hagan uso de los vehículos seleccionados en las encuestas a los conductores y deberá realizarse en los mismos términos y condiciones anteriores;

b) Procedimiento y determinación de las necesidades de equipo.

- Realizada la recolección de informaciones en las condiciones anotadas, se procesará y analizará el comportamiento que presenta la utilización del servicio de Taxi.

- El comportamiento se cuantificará a través de los siguientes índices:

1. Kilómetros recorridos en promedio día por vehículo.

2. Kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo taxi, definido como los kilómetros recorridos efectivos transportando pasajeros.

3. Porcentaje de utilización productivo por vehículo taxi, definido como la relación entre los kilómetros productivos recorridos en promedio día por vehículo y los kilómetros en promedio día por vehículo taxi.

La determinación de las necesidades de equipos es el resultado de comparar el porcentaje de utilización productivo por vehículo taxi que determine el Estudio con el porcentaje óptimo del ochenta por ciento (80%).

Si el porcentaje de utilización productivo por vehículo taxi que arroja el estudio es menor al ochenta por ciento (80%), existe una sobreoferta, lo cual implica la suspensión del ingreso por incremento de nuevos vehículos taxis. En caso contrario podrá incrementarse la oferta de vehículos taxis en el número de unidades o taxis que nivele el porcentaje citado.

Parágrafo 1. El estudio técnico, deberá ser conjunto entre las autoridades competentes de los municipios que conforman un área metropolitana.

Parágrafo 2. Si entre dos o más autoridades competentes municipales de alto grado de influencia contiguas, recíproca y Conurbados, se ha celebrado el convenio de que habla el literal c) del artículo 11 de la Ley 105 de 1993, el Estudio Técnico deberá ser conjunto.

Parágrafo 3. *Determinación de las necesidades de movilización.* La autoridad metropolitana, distrital o municipal competente será la encargada de determinar las medidas conducentes a satisfacer las necesidades insatisfechas de movilización para el efecto, la comisión de regulación del transporte, señalará los parámetros y condiciones generales bajo los cuales se deben adelantar los estudios quienes determinen la demanda insatisfecha de movilización, cuando los estudios no los adelante la autoridad de transporte competente, serán elaborados por universidades, centros de consulta del Gobierno Nacional y consultores especializados en el área de transporte que cumplan los requisitos señalados para el efecto, por la comisión de regulación de transporte y contratados por las empresas interesadas en el otorgamiento de servicios.

La comisión de regulación de transporte del Ministerio de Transporte, establecerá las condiciones para la toma de información de importancia.

Artículo 23. *Asignación de matrículas.* La asignación de nuevas matrículas de vehículos taxis por incremento por parte de las autoridades competentes de T/T se hará por convocatoria pública, publicada en una emisora y en un diario local de amplia circulación dentro del área metropolitana, distrito o municipio, por lo menos en tres (3) ocasiones, con intervalo de ocho (8) días calendarios y de modo que se garantice el libre acceso de todos los interesados en igualdad de condiciones. La omisión de este procedimiento constituirá causal de mala conducta por parte del servidor público.

CAPITULO III

Contrato privado de vinculación

Artículo 24. *Vinculación.* Es el Contrato privado mediante el cual el propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi, lo incorpora al parque automotor de una empresa de transporte de taxi legalmente habilitada, sujetándolo a la prestación del servicio público individual de transporte terrestre automotor.

Se formaliza con la celebración del respectivo contrato entre el propietario o tenedor del vehículo taxi y la empresa transportadora y se oficializa o legaliza con la expedición de la tarjeta de operación por parte de la autoridad de T/T competente.

Artículo 25. La vinculación de un vehículo taxi al parque automotor de una empresa de transporte, puede acreditarse con vehículo taxi por arrendamiento, con vehículo taxi por administración o mandato, o con vehículo taxi por afiliación.

Los vehículos taxis que sean de propiedad o se encuentren en tenencia legítima a favor de la empresa transportadora, se entenderán vinculados a la misma bajo su directa responsabilidad, sin que para ello sea necesario la celebración del contrato de vinculación.

Artículo 26. *Vinculación por arrendamiento.* Es el contrato en virtud del cual el propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi se obliga a entregar y proporcionar a una empresa de transporte terrestre legalmente habilitada en la modalidad taxi, el uso y goce de un vehículo automotor matriculado legítimamente como taxi, durante un tiempo no mayor a doce (12) meses calendarios, y ésta a pagar, como contraprestación, un precio determinado.

Artículo 27. *Vinculación por administración o mandato.* Es un contrato en virtud del cual el propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi,

encarga durante un tiempo no mayor a doce (12) meses calendarios a una empresa de transporte habilitada en la modalidad de taxis, en la gestión o administración del producido y gastos de un vehículo taxi, por cuenta y riesgo del propietario o tenedor.

Artículo 28. *Vinculación por afiliación.* Es el contrato no mayor a doce (12) meses calendarios, en virtud del cual el propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi, por su cuenta y riesgo, vincula el taxi dentro del parque automotor de una empresa habilitada en la modalidad taxi, asumiendo u obligándose el propietario o tenedor la responsabilidad ante la ley, ante las autoridades competentes, ante terceros, y ante la empresa transportadora del cumplimiento de todas las obligaciones que surjan de la operatividad del vehículo taxi, a cancelar a la empresa transportadora los gastos de la gestión por trámites y servicios, y ésta, a garantizar la operación del vehículo taxi en el servicio público de transporte terrestre automotor.

Artículo 29. Cuando la empresa transportadora no sea propietario, o tenedora legítima, o arrendataria, o administradora o mandataria del vehículo taxi, o no tenga a otro título el control efectivo de dicho vehículo taxi, el propietario o tenedor legítimo de éste y quien lo conduzca, responderán solidariamente ante terceros, ante las autoridades competentes y ante la ley, de las obligaciones que surjan del contrato de transporte y de la operatividad del vehículo taxi.

Se entiende que la empresa transportadora tiene el control efectivo del vehículo taxi cuando es la propietaria, o tenedora legítima, o la arrendataria, o la administradora o mandataria, con facultad de utilizarlo, administrar su producido y designar el personal que lo operará, directamente, sin intervención del propietario o tenedor.

Artículo 30. *Contenido de los contratos.* Los contratos de vinculación, sea por arrendamiento, por administración o mandato, o por afiliación, se deben regir por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo:

1. Obligaciones, deberes, prohibiciones, derechos y beneficios de cada una de las partes.
2. Término o plazo del contrato, el cual no podrá ser superior a doce (12) meses calendarios ni terminar o expirar más allá del día y mes en que se le otorgó la habilitación o se le vencen las Tarjetas de Operación a la Empresa Transportadora.
3. Causales de terminación y preavisos requeridos, sin condiciones especiales de prórrogas automáticas.
4. Mecanismos alternativos de solución de conflictos al que se sujetarán las partes.
5. Items que conformarán los cobros y pagos a que se comprometen las partes y su periodicidad.
6. Cláusula penales cuyo monto no debe superar el treinta por ciento (30%) del valor total del contrato.

Parágrafo. Las empresas de transporte habilitadas en la modalidad de taxis, deben expedir al propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi a ellas vinculado, un extracto mensual, que contenga en forma discriminada las deudas, los rubros y montos cobrados y pagados por cada concepto.

Artículo 31. *Terminación del contrato por vencimiento del plazo, de mutuo acuerdo, administrativa por parte del propietario o tenedor legítimo del taxi, y administrativa por parte de la empresa transportadora.* El contrato de vinculación por arrendamiento, por administración o mandato, o por afiliación, puede darse por terminado en cualquier momento, invocando lo siguiente:

1. Vencimiento del Plazo. Cuando vencido el plazo, las partes no firman nuevo Contrato. Los contratos, llevan implícito la no prórroga automática.
2. De mutuo acuerdo. Cuando antes de su terminación o finalización, las partes de mutuo o común acuerdo y en forma conjunta informan a la autoridad de T/T competente, su deseo de dar por terminado del respectivo contrato, y ésta procede a efectuar el trámite correspondiente de cancelarle la tarjeta de operación vigente.
3. Administrativa por parte del propietario o tenedor legítimo del taxi. Cuando no exista acuerdo entre las partes, el propietario o tenedor legítimo podrá solicitar a la autoridad de T/T competente, la terminación del contrato existente y la cancelación de la tarjeta de operación, invocando alguna de las siguientes causales imputables a la empresa transportadora:

a) El no gestionar o tramitar oportunamente los documentos requeridos para que el vehículo taxi opere, a pesar de haber reunido la totalidad de los requisitos exigidos por las leyes y sus decretos reglamentarios;

b) El cobro de sumas de dinero por conceptos no pactados en el respectivo contrato.

4. Administrativa por parte de la Empresa Transportadora. Cuando no exista acuerdo entre las Partes, el Representante Legal de la Empresa Transportadora podrá solicitar la terminación del Contrato de Vinculación y la Cancelación de la Tarjeta de Operación, invocando alguna de las siguientes causales imputables al Propietario o Tenedor Legítimo del Vehículo Taxi:

a) No acreditar oportunamente ante la empresa transportadora la totalidad de los requisitos exigidos para el trámite de los documentos de transporte para la operatividad del vehículo taxi;

b) No cancelar oportunamente a la empresa transportadora los valores pactados en el respectivo contrato de vinculación o señalado en el estatuto o en los reglamentos internos de la empresa;

c) Negarse a efectuar el mantenimiento preventivo o negarse a diligenciar la ficha técnica o no querer participar dentro del plan de reposición del vehículo taxi de acuerdo con los programas señalados por la empresa transportadora o no ingresar ni formar parte del fondo de responsabilidad;

d) Cuando preste el servicio colectivo en rutas y horarios no autorizados a la empresa;

e) Cuando preste el servicio fuera del radio de acción aprobado a la empresa y sin portar la planilla de viaje ocasional tramitada y adquirida a través de la empresa;

f) Cuando transporte pasajeros excediendo la capacidad del vehículo taxi o en el platón o chaza o en sitios no permitidos al vehículo taxi;

g) No utilizar mensualmente por lo menos uno de los Servicios que preste la empresa Transportadora a los vehículos taxis a ella vinculados;

h) Cuando se infrinja o viole alguna de las cláusulas o causales de obligaciones, deberes y prohibiciones por parte del propietario o tenedor o conductor del vehículo taxi expresamente señaladas en el contrato de vinculación o en el estatuto o en los reglamentos internos de la empresa.

Artículo 32. *Procedimiento para la terminación anticipada de los contratos de vinculación.* Para efecto de la terminación anticipada vía administrativa de los contratos de vinculación de que hablan los artículos anteriores, se observará el siguiente procedimiento:

1. Petición elevada ante la autoridad de T/T competente indicándose las razones por las cuales se solicita la terminación anticipada del contrato de vinculación, adjuntando copia del contrato y de las pruebas respectivas.

2. Traslado de la solicitud de terminación anticipada del contrato de vinculación al representante legal de la empresa de transporte o al propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi, según el caso, por el término de cinco (5) días hábiles para que presente por escrito sus descargos y las pruebas que pretenda hacer valer.

3. Decisión mediante resolución motivada dentro de los quince (15) días hábiles siguientes.

Parágrafo. La resolución que decreta la terminación anticipada del contrato de vinculación, lo dejará sin vigencia, debiendo el propietario o tenedor, cancelar las obligaciones pendientes con la empresa para que se le expida el paz y salvo, sin perjuicio de las acciones administrativas, civiles y comerciales que se desprendan del respectivo contrato de vinculación suscrito entre las partes.

CAPITULO IV

Del cambio de empresa

Artículo 33. El cambio de empresa, es la decisión voluntaria y unilateral del propietario o tenedor legítimo de un vehículo taxi de trasladarlo del parque automotor de una empresa de transporte a otra empresa legítimamente habilitada, por finalización del contrato de vinculación, por terminación por mutuo acuerdo, o por terminación administrativa por solicitud del propietario o tenedor o de parte de la empresa transportadora.

Parágrafo. El cambio de empresa, no obliga ni implica que el vehículo taxi debe tramitar desvinculación y vinculación ante la autoridad competente de T/T del parque automotor de la respectiva área metropolitana, distrital o municipal.

Artículo 34. *Requisitos del cambio de empresa.* Para efectos del cambio de empresa, el propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi, debe acreditar ante la autoridad de T/T competente, los siguientes requisitos:

1. Solicitud del Propietario o Tenedor dirigida a la Autoridad.

2. Certificación de paz y salvo y de terminación o finalización del contrato de vinculación.

3. Certificación de la nueva empresa transportadora de la existencia del contrato de vinculación y de aceptación o incorporación a su parque automotor del vehículo taxi

4. Indicación del número de la tarjeta de operación anterior y fecha de su vencimiento.

5. Fotocopia de la licencia de tránsito del vehículo taxi.

6. Fotocopia de las Pólizas de Responsabilidad Civil Contractual, Extracontractual y del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, Soat.

7. Fotocopia de la revisión técnico-mecánica y de la revisión del sistema de emisión de gases vigentes.

8. Fotocopia de la ficha técnica sobre revisión y mantenimiento del vehículo taxi de la empresa de transporte anterior, quien remitirá el original a la nueva empresa.

9. Solicitud, anexos documentos y pago derecho venal para trámite y obtención nueva tarjeta de operación.

10. Copia del recibo de consignación a favor de la autoridad competente de T/T del pago del Derecho Venal por este trámite, no mayor al cincuenta por ciento (50%) de un (1) salario mínimo diario legal vigente.

CAPITULO V

De la tarjeta de operación

Artículo 35. La tarjeta de operación, es el documento que habilita a los automotores para prestar el servicio público de transporte terrestre de pasajeros en vehículos taxis, bajo la responsabilidad de su tenedor o propietario o de una empresa de transporte, de acuerdo con el radio de acción autorizado, sometido a la regulación de la Legislación Nacional de tránsito y transporte vigente y de la Autoridad competente.

Artículo 36. *Radio de acción.* La tarjeta de operación, tendrá un radio de acción metropolitano, distrital, municipal o urbano, según el domicilio de la empresa de transporte de taxi habilitada.

Cuando se trate de áreas metropolitanas, el radio de acción de la tarjeta de operación deberá ser obligatoriamente metropolitano.

Artículo 37. *Vigencia.* La vigencia de la tarjeta de operación, no podrá ser superior a doce (12) meses calendarios, y podrá modificarse o cancelarse si cambian las condiciones exigidas al propietario o tenedor u operador o empresa para el otorgamiento de la prestación del servicio o de la habilitación.

Artículo 38. La tarjeta de operación, contendrá los datos que le señale el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte.

Artículo 39. Para obtener la tarjeta de operación, se deben presentar como mínimo los siguientes documentos:

a) Solicitud suscrita por el Representante Legal de la Empresa;

b) Certificación por parte de la empresa sobre la existencia del contrato de vinculación vigente;

c) Fotocopia informal del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, Soat y certificación de la compañía de seguros en la que conste que el vehículo taxi está amparado por la póliza colectiva de responsabilidad civil contractual y extracontractual tomada por la empresa de transporte;

d) Fotocopia informal de la licencia de tránsito vigente;

e) Fotocopia informal del pago de impuestos a la autoridad competente de T/T., de la Revisión Técnico Mecánica, y de la Revisión del Sistema de Emisión de Gases;

f) Fotocopia informal o copia al carbón de la consignación a favor de la Autoridad de T/T competente, por el pago del derecho venal que se causa, el cual no deberá ser mayor a dos (2) smdlv;

g) Los demás que señale el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. *Obligación de gestionarla.* La empresa de transporte, debe tramitar la renovación de la tarjeta de operación con un (1) mes de anticipación a su vencimiento, y el propietario o tenedor del vehículo taxi, le debe hacer llegar a la empresa de transporte, con dos (2) meses de anticipación a su vencimiento, los documentos exigidos por esta ley y su reglamentación.

Parágrafo 2. Dentro del día hábil siguiente a la entrega de la nueva tarjeta de operación, el propietario o tenedor del vehículo taxi deberá devolver a la empresa transportadora el original o la denuncia de la pérdida de la tarjeta de operación anterior y, a su vez, la empresa transportadora deberá devolverla

a la autoridad competente de T/T, dentro de los cinco (5) días hábiles siguiente a la entrega de la nueva.

Parágrafo 3. Para solicitar duplicado en caso de pérdida, será necesario adjuntar copia auténtica de la denuncia respectiva y la tarjeta de operación que se expida no podrá tener una vigencia superior a la de la tarjeta de operación originalmente autorizada.

Parágrafo 4. El trámite para la expedición, obtención o renovación de la tarjeta de operación, se hará única y exclusivamente a través de la empresa de transporte legalmente habilitada.

Parágrafo 5. La autoridad de tránsito y transporte competente, dispondrá de un plazo máximo de cinco (5) días hábiles para la expedición de la tarjeta de operación, y no podrá exigir otro documento o requisito diferente a los señalados en esta ley y en su decreto reglamentario.

Parágrafo 6. La tarjeta de operación deberá tener como fecha de vencimiento, la correspondiente al día y mes de la fecha de expedición del acto administrativo por medio de la cual la autoridad competente de T/T decretó o resolvió otorgar la habilitación de la respectiva empresa de transporte de taxi.

Parágrafo 7. *Obligación de portarla.* El conductor del vehículo deberá portar el original de la tarjeta de operación y presentarla a la autoridad competente que la solicite.

Parágrafo 8. Si dentro de los seis (6) meses calendarios siguientes al vencimiento de la tarjeta de operación, el propietario o tenedor no le ha solicitado a la empresa el trámite para la obtención de su renovación, el vehículo taxi quedará automáticamente desvinculado del parque automotor del respectivo distrito o municipio y de la empresa, pudiendo disponer ésta, de la respectiva capacidad transportadora o cupo para reemplazar el taxi por uno nuevo.

Parágrafo 9. *Retención.* Las autoridades de tránsito y transporte solo podrán retener la tarjeta de operación en caso de vencimiento de la misma, debiendo remitirla a la autoridad que la expidió, para efectos de la apertura de la investigación correspondiente.

CAPITULO VI

Del viaje ocasional

Artículo 40. Es el excepcionalmente autorizado a un vehículo taxi legalmente matriculado dentro del parque automotor de un área metropolitana, distrital o municipal y vinculado a una empresa legalmente habilitada, para realizar con pasajero o carga un recorrido por fuera de su radio de acción, por el precio que libremente determinen el usuario y el taxista.

Artículo 41. La autorización del viaje ocasional, se acredita con la planilla de viaje ocasional, que debe expedir la empresa de transporte de taxi habilitada, y portar durante el viaje el conductor del taxi.

Artículo 42. La planilla de viaje ocasional será diseñada por el Ministerio de Transporte y su elaboración correrá por cuenta de la empresa de taxi legalmente habilitada, la cual debe llevar la firma del funcionario regional del Ministerio de Transporte y del empleado despachador de la empresa de transporte de taxi.

Artículo 43. El costo de la planilla de viaje ocasional, será el equivalente al cincuenta por ciento (50%) de un (1) salario mínimo diario legal vigente, destinándose de éste valor el sesenta por ciento (60%) para el Ministerio de Transporte y el otro cuarenta por ciento (40%) para la respectiva empresa de transporte de taxi habilitada.

CAPITULO VII

De las tarifas

Artículo 44. En su condición de rectora y orientadora del Sector y del Sistema Nacional de Transporte en Vehículo Taxi, le corresponde al Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte formular la Política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, controlada o libre fijación de las tarifas que el conductor del taxi debe cobrar al usuario y las que el propietario o tenedor legítimo del taxi debe concertar con el conductor.

Artículo 45. De conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas, sin perjuicio de lo que estipulen los tratados, acuerdos, convenios, conferencias o prácticas internacionales sobre el régimen tarifario para el modo de transporte terrestre en automóvil taxi.

Artículo 46. La fijación de las tarifas que el conductor de taxi debe cobrarle al usuario, y a su vez, la que el conductor debe cancelarle al propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi por el arrendamiento del automotor, se deben establecer con sujeción a la realización de estudios de costos para la canasta familiar que se deben elaborar, durante los meses de noviembre y diciembre de cada año, para aplicar desde el primero de enero de cada año, de conformidad con las políticas y los criterios fijados por el gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte.

Artículo 47. Fijadas las tarifas que el conductor debe cobrar al usuario, estas se pueden controlar por un taxímetro con sistema de moneda nacional o por el sistema de unidades equivalentes a moneda nacional.

Las autoridades locales competentes de T/T, podrán fijar las Tarifas zonificando el área metropolitana, distrital o municipal, señalando el valor del recorrido mínimo y el valor del resto de distancias, sin que se exija en la respectiva localidad el taxímetro.

Con taxímetro o por zonificación, las tarifas deben incluir o tener en cuenta los respectivos recargos a zonas de aeropuertos, terminales, centros de abastos, zonas francas y demás servicios especiales como: puerta a puerta, aire acondicionado o climatizado, mensajería, hora de espera o de recorrido, radiocomunicaciones y seguridad.

Parágrafo 1. decretadas las tarifas por la autoridad local competente, éstas deben ser impresas en la tarjeta de control, visible para información del usuario.

Parágrafo 2. La autoridad metropolitana, distrital o municipal competente, no debe exigir calcomanía ni otro documento de publicación de tarifas, sino única y exclusivamente la tarjeta de control con impresión de tarifas incluida, que se debe expedir gratuitamente por la empresa transportadora habilitada en la modalidad taxi.

Artículo 48. Las tarifa que el conductor de taxi debe cancelarle al propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi, por el arrendamiento del taxi, se deben fijar por la autoridad metropolitana, distrital o municipal competente en un valor o costo máximo, teniendo en cuenta la canasta del transporte, el modelo y marca del vehículo, las condiciones internas y externas del automotor, las tarifas que se cobran al usuario, las condiciones infraestructurales, económicas y sociales de la localidad, y el tiempo de conducción del automotor taxi.

CAPITULO VIII

De las zonas Amarillas

Artículo 49. Con el objetivo de prevenir y controlar la contaminación del medio ambiente, el alto tráfico de vehículos taxis, la accidentalidad y permitir el estacionamiento de los taxis en las vías públicas, las autoridades competentes metropolitanas, distritales o municipales, con la asesoría del ministerio de transporte, reglamentarán el espacio público para el parqueo exclusivo de taxis y demarcarán las zonas de color amarillo para éstos fines.

TITULO III

DE LA SEGURIDAD

CAPITULO I

Objetivos

Artículo 50. Los vehículos taxis, deberán cumplir con las condiciones de color único externo, de identificación del conductor, de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, especificaciones técnicas de acuerdo con la reglamentación, alto rendimiento de los mecanismos de seguridad en la operación, con dos ejes y cuatro llantas como mínimo, facilidad de movilización de discapacitados, para efecto de la homologación correspondiente y desarrollar anual y obligatoriamente la revisión técnico mecánica.

Artículo 51. El conductor de un vehículo taxi debe poseer licencia de conducción vigente en la categoría que le señale el Código Nacional de Tránsito, portar permanentemente la tarjeta de operación, la tarjeta de control, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito, Soat, el Carné vigente de Afiliación a la Seguridad Social (EPS-ARP), y el Certificado Judicial vigente - DAS.

Artículo 52. Las empresas de transporte terrestre modalidad taxi y el propietario o tenedor del taxi están obligadas a verificar, constatar, vigilar y controlar que los vehículos taxis y sus conductores, mantengan vigente los documentos ordenados y exigidos por la presente ley.

Artículo 53. La violación de lo dispuesto en esta ley, acarreará las sanciones correspondiente de inmovilización del vehículo taxi o de multa, según el caso, para el conductor, propietario o tenedor, o empresa transportadora, dependiendo del infractor.

CAPITULO II

Vehículos taxi amarillos

Artículo 54. En todo el territorio nacional, como medida de seguridad, el color externo total sobresaliente, resaltado, destacado y exclusivo para automotores terrestres vehículos taxi, será el amarillo.

Parágrafo 1. Las autoridades competentes metropolitanas, distritales o municipales, los importadores, los fabricantes, las ensambladoras, y los concesionarios o comercializadores de vehículos taxis, deben darle estricto cumplimiento a esta medida y respetar los conceptos técnicos del ministerio de transporte, sobre la obligatoriedad de que los vehículos taxis sean los únicos automotores terrestres en el territorio nacional de la República de Colombia que posean el color externo amarillo en su totalidad como sobresaliente, destacado o resaltado.

Parágrafo 2. Los vehículos taxis deben portar en las puertas delanteras los distintivos o emblemas que identifican a la empresa de taxi en un tamaño mínimo de 30 cm por 30 cm y las palabras “servicio público”, en las puertas traseras el número de identificación o del correspondiente censo, y opcionalmente en los guardafangos traseros la identificación del sistema de radiocomunicaciones.

Parágrafo 3. Le es prohibido a los vehículos taxi dibujar en la parte externa del automotor emblemas patrios nacionales o regionales y de utilizar los vidrios del panorámico delantero y trasero y de las puertas, para la colocación de propaganda, publicidad, calcomanías, entintarlos o polarizarlos total o parcialmente, de tal manera que obstaculicen la visibilidad.

Artículo 55. A partir de la reglamentación de la presente ley, los vehículos automotores terrestres que no sean de servicio público modalidad taxi, que destaquen o resalten el color amarillo, o que siendo de servicio público tipo taxi, no resalten o no destaquen el color amarillo, tienen dos (2) años a partir de la reglamentación de esta ley, para tramitar ante la autoridad competente, sin costo alguno, el cambio de color, caso contrario, serán sancionados con las medidas que disponga el Gobierno Nacional.

CAPITULO III

De la tarjeta de control

Artículo 56. La tarjeta de control, es el documento expedido mensualmente por la empresa de transporte de taxi legalmente habilitada, que acredita al conductor de un vehículo taxi legalmente matriculado, para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajero o carga en un vehículo taxi.

Todo conductor de un vehículo taxi deberá portarla vigente y visible al usuario durante la conducción del taxi o prestación del servicio de transporte terrestre.

Su expedición y refrendación serán gratuitas, correspondiéndole a la empresa de transporte asumir su costo.

Artículo 57. La tarjeta de control deberá cumplir los datos y requisitos que el gobierno nacional a través del ministerio de transporte señale, debiendo ser de color amarillo, de carácter permanente, individual, intransferible, de un tamaño mínimo de treinta centímetros de ancho por treinta centímetros de largo (30 cm – ancho x 30 cm – largo), con barras de seguridad, y con foto digitalizada reciente del conductor del vehículo taxi.

Parágrafo. Adicionalmente, la tarjeta de control debe contener a la vista del usuario la información relacionada con el valor de las tarifas vigentes en la respectiva área metropolitana, distrito o municipio o área urbana.

Artículo 58. *Requisitos.* La empresa de transporte habilitada expedirá y refrendará la tarjeta de control, siempre que el conductor, tenedor o propietario del vehículo taxi acrediten el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Presentación del original de la licencia de tránsito.
2. Presentación del original de la tarjeta de operación vigente.
3. Presentación del original de la licencia de conducir vigente en la categoría para conducir vehículo taxi.

4. Presentación del original del Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, Soat Vigente y de los seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual vigentes tomados a través de la empresa transportadora correspondiente.

5. Presentación del original de la revisión técnico mecánica y de la revisión del sistema de emisión de gases.

6. Presentación del original del certificado judicial vigente.

7. Certificación de que el Vehículo Taxi está al corriente en las obligaciones pecuniarias con la empresa de transporte donde se encuentra vinculado.

8. Cumplimiento de las obligaciones legales establecidas para la operatividad del vehículo taxi y de las establecidas en el contrato de vinculación.

Artículo 59. La tarjeta de control, podrá ser solicitada por las autoridades de tránsito, de policía y de seguridad y dará lugar a la inmovilización del vehículo taxi cuando el conductor no la porte, se encuentre desactualizada o con enmendaduras o con tachaduras o con borrones o no sea auténtica u original.

La acción de inmovilización cesará, cuando el conductor o tenedor o propietario del vehículo taxi acrediten la respectiva tarjeta de control vigente, debidamente expedida y refrendada por la empresa de transporte, y previo el pago a la autoridad competente de T/T de una multa por esta infracción no mayor a cinco (5) smdlv.

Parágrafo. La auténtica, legítima y original tarjeta de control vigente y actualizada, le acredita al conductor y al vehículo taxi, que éstos poseen todos los documentos al día y en regla. Las autoridades competentes de T/T., de Policía y de Seguridad no podrán ni deberán exigir documentos diferentes a la tarjeta de control ni a los señalados en la presente ley y en la Legislación Nacional de Transporte y Tránsito para permitir la movilización del vehículo automotor ni emitir amonestaciones o comparendos sin causa justificada.

Artículo 60. *Registro de taxis, de conductores, de propietario o tenedores, y carnetización.* Las Autoridades competentes de T/T metropolitanas, distritales o municipales, deberán implementar un sistema de registro o censo, que permita identificar a los vehículos taxis, a los conductores, y a los propietarios o tenedores de vehículos taxis que operen en su jurisdicción, debiendo las empresas de taxis legalmente habilitadas expedirle al taxista gratuitamente el carné que le acredite el oficio de taxista.

Artículo 61. *Reporte de información.* Las empresas de transporte de taxis, remitirán cada cuatro meses a las autoridades de T/T competentes, como mínimo la siguiente información:

- a) Nombres, apellidos y documento de identificación del conductor;
- b) Placas, número de motor, número de chasis, marca, modelo y capacidad del vehículo taxi;
- c) Direcciones, sitios de trabajos y teléfonos del conductor y del propietario o tenedor del vehículo taxi;
- d) Número del Certificado Judicial vigente del Conductor expedido por el DAS.

La información relacionada, alimentará el registro metropolitano, distrital o municipal de conductores y de vehículos taxis, debiendo la autoridad competente de T/T cruzarla con la de la Policía y la del Departamento Administrativo de Seguridad, DAS, para que se tomen las medidas de seguridad que según la Constitución Política y las leyes se consideren pertinentes.

CAPITULO IV

Seguros de responsabilidad civil y de vida

Artículo 62. *Obligatoriedad.* De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio, las Empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en la República de Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

- Póliza de Responsabilidad Civil Contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos :

- a) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios;
- b) Incapacidad Temporal;
- c) Incapacidad Permanente;
- d) Muerte.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) smmlv., por Persona.

• Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos :

- a) Daños a bienes de terceros;
- b) Lesiones o muerte a una persona;
- c) Lesiones o muerte a dos o más personas.

El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a sesenta (60) smmlv. por tercero o persona.

Artículo 63. *Seguro Obligatorio de Accidente de Tránsito, SOAT.* Todo vehículo taxi debe poseer y mantener vigente el seguro de daños corporales causados a las Personas en Accidente de Tránsito, Soat, el cual, en caso de Accidente, será primeramente utilizado antes que el Seguro de Responsabilidad Civil Contractual, que es una extensión del Soat.

Artículo 64. *Seguro de vida.* El conductor de un vehículo taxi, cuando opera el automotor en la prestación del servicio, debe poseer y mantener un seguro de vida, como complementario a los seguros de responsabilidad civil, que ampare su vida en caso de fallecimiento por muerte accidental, por homicidio o muerte natural.

El monto asegurable por este riesgo no podrá ser inferior a ocho (8) smmlv.

Artículo 65. *Vigencia de los seguros.* La vigencia de los seguros contemplados en esta ley, será condición para la operación de los vehículos taxi legalmente vinculados a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en la modalidad taxi.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata la presente ley, deberá informar a la autoridad de transporte competente la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los treinta (30) días siguientes a la fecha de terminación o revocación.

Artículo 66. *Pago de la prima.* Cuando el servicio se preste en vehículos taxis que no sean de propiedad o tenencia legítima de la empresa de taxi, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario y/o tenedor legítimo del vehículo, según el caso.

El valor de la prima por concepto de los seguros constituirá un componente a tener en cuenta en la estructura de costo que sirven de base para la determinación de las tarifas que el taxista le debe cobrar al usuario y la que el propietario o tenedor del taxi le debe cobrar al conductor del taxi por el arrendamiento del vehículo taxi.

Artículo 66. Las pólizas de responsabilidad civil contractual, extracontractual y de vida del conductor del taxi, se deben colectivamente tomar única y exclusivamente por la respectiva empresa a través de una (1) sola compañía de seguros legalmente constituida en el territorio nacional colombiano y debidamente vigilada y controlada por la Superintendencia Bancaria.

Artículo 68. *Fondo de Responsabilidad.* Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguros señaladas en la presente ley y de las garantías establecidas por las normas pertinentes, las empresas de taxi podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismos complementarios para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo, el cual debe permitir el democrático acceso y participación a todos los inscritos y aportantes con voz y voto.

Para los efectos pertinentes, los seguros de responsabilidad civil contractual, extracontractual y Obligatorio de Accidente de Tránsito, Soat, continuarán rigiéndose por las normas que regulan la materia.

CAPITULO V

De la seguridad social

Artículo 69. Todo taxista o conductor de taxi debe estar inscrito en la seguridad social, por lo mínimo en el sistema de salud y de riesgo profesionales, y opcionalmente en el sistema general de pensiones, con el objeto de garantizarle el amparo contra las contingencias derivadas de la vejez, invalidez y muerte, sobreviviente, auxilio funerario mediante el reconocimiento de las pensiones y prestaciones que se determinen en la Ley 100 de 1993 y sus decretos reglamentarios.

La inscripción o afiliación deberá hacerla en una Entidad Prestadora de Salud, EPS y Aseguradora de Riesgos Profesionales ARP legalmente constituida en el Territorio Nacional, y gozarán tanto el taxista o conductor de taxi como sus beneficiarios de todos los amparos dentro de los parámetros y principios señalados en la Ley 100 de 1993 y sus decretos reglamentarios.

Artículo 70. La base de cotización para los taxistas o conductores de taxi, será el equivalente a un (1) smmlv, que será pagado así: El 80% por el taxista o conductor del taxi y el otro 20% por el propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi.

Parágrafo. Todo propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi, se obliga al momento de arrendar su vehículo taxi al taxista o conductor a exigir a éste la inscripción o afiliación al sistema de salud y riesgos profesional, y opcionalmente al sistema de pensiones.

Artículo 71. El conductor del taxi o taxista, debe cotizar al sistema de seguridad social a través de la empresa de taxi en donde se encuentra vinculado el taxi, sin que esto implique la existencia de relación laboral o contrato de trabajo con el propietario o tenedor del taxi ni con la empresa de taxi.

El propietario o tenedor legítimo del taxi, está obligado con la autoridad competente y con la empresa de taxi a inscribir o afiliarse al Sistema de Seguridad Social a su conductor o taxista, y la empresa obligada a no tramitarle al vehículo taxi ningún documento para la operación del automotor hasta tanto no se proceda a la inscripción o afiliación del taxista o conductor al Sistema de Seguridad Social y que ésta se mantenga por el tiempo de la operación del equipo.

Artículo 72. El conductor de taxi o taxista que no se encuentre inscrito o afiliado al Sistema de Seguridad Social, no podrá conducir el Taxi, y éste se inmovilizará y a su propietario o tenedor se le aplicará una sanción de multa no mayor a cinco (5) smmlv.

Artículo 73. Para efectos de la interpretación y aplicación de la presente ley, se tendrá en cuenta que en la relación entre el propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi de servicio público y el taxista o conductor del taxi, se genera un contrato de arrendamiento o de administración o de mandato, sin perjuicio de establecer de común acuerdo otro tipo de contrato civil, comercial o laboral, los cuales se regirán por las normas de derecho existente para cada tipo de modalidad.

Artículo 74. El conductor de taxi o taxista gozará de la especial protección del estado, se amparará el oficio de taxista, como una forma eficaz de contribuir a la generación de empleo, creándose los mecanismos que permitan fortalecer las empresas de taxi y las agremiaciones de taxistas.

A través del Sistema de Información de Beneficiarios, SISBEN, el taxista o conductor del taxi podrá gozar del servicio de salud obligatorio del Estado, según la ley y su reglamentación existente o que se expida para estos casos.

Artículo 75. El Sistema de Seguridad Social integral contenido en la presente ley, se regirá por las disposiciones de la Ley 100 de 1993 y sus decretos reglamentarios o leyes y reglamentaciones que la sustituyan, en lo que no le sean contrarios

CAPITULO VI

Del certificado judicial

Artículo 76. Anualmente, el conductor de un taxi o taxista, debe tramitar, obtener, y mantener vigente el Certificado Judicial que expide el Departamento Administrativo Nacional de Seguridad, DAS, y portarlo cuando conduce un vehículo de servicio público modalidad taxi.

Artículo 77. El conductor de taxi o taxista que no presente el original vigente del Certificado Judicial a la autoridad competente no se le expedirá la licencia de conducir, o que no se lo presente a la empresa de taxi legalmente habilitada en donde se encuentra vinculado el taxi, no se le expedirá la tarjeta de control.

Artículo 78. el propietario o tenedor del taxi, será responsable ante el estado o ante la empresa de taxi o ante terceros, de que el taxista o conductor del taxi no porte el certificado judicial y posea antecedentes judiciales o de policía, que hagan peligrar la seguridad vial y de los usuarios.

El Gobierno Nacional señalará en la reglamentación las sanciones pertinentes por no portarse vigente el certificado judicial.

Artículo 79. Las Direcciones Regionales del Departamento Administrativo Nacional de Seguridad, DAS, en asocio con las autoridades competentes de T/T y las empresas de taxis legalmente habilitadas, diseñarán mecanismo de agilidad que le permita al taxista obtener en el menor tiempo posible su certificado judicial o refrendación.

CAPITULO VII

De las radiocomunicaciones

Artículo 80. Las empresas de taxi deberán contar con un sistema de radiocomunicaciones, mediante licencia de concesión del espectro radioeléctrico expedido y otorgado legalmente por el Ministerio de Comunicaciones.

Artículo 81. Para el servicio público de transporte terrestre modalidad taxi, el Ministerio de Comunicaciones, le expedirá y otorgará la Licencia de concesión del uso del espectro radioeléctrico solamente a las empresas de taxi legalmente habilitadas.

Una sociedad, sea jurídica o personal, entidad o empresa, o conglomerado, o asociación, o cooperativa, privada o pública, que no sea ni esté constituida como empresa de taxi legalmente habilitada por la autoridad competente de T/T, no podrá prestar el servicio de radiocomunicaciones o radio teléfonos o del uso del espectro radioeléctrico, a un vehículo matriculado o vinculado legalmente como taxi.

El vehículo taxi, en caso de solicitar el servicio de radio teléfono, debe portar y usar el del sistema de radiocomunicaciones otorgados por el ministerio de comunicaciones en concesión a la empresa de taxi habilitada en donde se encuentra legalmente vinculado el vehículo taxi respectivo.

Artículo 82. La Central del Sistema de Radiocomunicaciones de una empresa de taxi, debe estar inscrita y comunicada al sistema de radiocomunicaciones de la Policía Nacional de su jurisdicción, para reportar los hechos delictivos que se sucedan dentro o con los vehículos taxi o por terceros en el respectivo distrito o municipio, para mutuamente prevenirlos y reprimirlos.

TITULO IV

DE LOS DERECHOS, OBLIGACIONES Y SANCIONES

Artículo 83. Las Autoridades competentes de T/T, las empresas de taxi habilitadas, el propietario o tenedor legítimo del taxi, el conductor del taxi, y el importador, fabricante, ensamblador, concesionario o comercializador de vehículos taxi son sujeto de derechos, deberes y obligaciones.

Artículo 84. Las empresas de taxi habilitadas, el propietario o tenedor legítimo del taxi, el conductor del taxi o taxista, y el importador, fabricante, ensamblador, concesionario o comercializador de vehículos taxi son sujeto de sanciones por parte de las autoridades competentes.

Artículo 85. En el Código Nacional de Tránsito, en el Estatuto Nacional de Transporte, y en la reglamentación de la presente ley, el Congreso de la Republica y el Gobierno Nacional señalarán los derechos, obligaciones, sanciones y el procedimiento.

Las Sanciones de que trata el presente título consistirán en: amonestación, multas, suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación, suspensión o cancelación de habilitaciones, inmovilización o retención de vehículos taxi.

Artículo 86. Las multas no podrán exceder en más de treinta (30) smmlv ni ser inferiores a un (1) smdlv. teniendo en cuenta la implicación de la infracción.

Parágrafo 1. Para la aplicación de las multas a que se refiere el presente artículo, se tendrá en cuenta los siguientes parámetros relacionados con cada sujeto, así:

- A los importadores, fabricantes, ensambladoras, concesionarios o comercializadoras de vehículos taxi de uno (1) a treinta (30) smmlv.
- A las empresas de taxi de uno (1) a veinte (20) smmlv.

- Al propietario o tenedor legítimo del vehículo taxi hasta quince (15) smmlv.

- Al conductor del taxi o taxista hasta diez (10) smmlv.

Parágrafo 2. Las sanciones de suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación, suspensión o cancelación de habilitación, y las inmovilizaciones o retención de vehículos taxi, serán las señaladas o establecidas en la presente ley, en la Legislación Nacional de Tránsito, en el Estatuto Nacional de Transporte, en la Ley 105 de 1993, en la Ley 336 de 1996, y en sus decretos reglamentarios.

Parágrafo 3. La inmovilización de un taxi consiste en suspenderle temporalmente el tránsito por las vías públicas o privadas abiertas al público, conduciéndolo a patios privados y entregándoselo a la empresa a la cual se encuentre legalmente vinculado o a los talleres o parqueaderos que determine esta empresa, para que ella satisfaga bajo la responsabilidad del propietario o tenedor la falta que dio origen a la inmovilización en un termino de cinco(5) días hábiles, so pena de que la empresa incurra en multa equivalente a cinco(5) y el propietario o tenedor o poseedor a diez (10) salarios mínimos diarios legales vigentes. La inmovilización se mantendrá hasta cuando se subsane o cese la causa que le dio origen, a menos que sea subsanable en el sitio donde se detectó la infracción.

TITULO V

DISPOSICIONES VARIAS Y FINALES

CAPITULO I

Asuntos varios

Artículo 87. Para salvaguardar el oficio o profesión de taxista, a partir de la vigencia de la presente ley y durante el proceso de ingreso, el interesado debe acreditar capacidades, aptitudes, conocimientos, destreza e integridad ética y moral para poder conducir un vehículo taxi, demostrando ser mayor de dieciocho (18) años; haber cursado y obtenido como mínimo un título técnico en el Sena o en una institución especializada; no tener antecedentes judiciales, penales ni policivos; acreditar haber conducido por lo menos durante tres (3) años vehículo automotor terrestre; poseer licencia de conducción en la categoría que disponga el Código Nacional de Tránsito, y demás rigurosos requisitos que exija el gobierno nacional a través de la reglamentación de esta ley.

Las autoridades competentes del orden nacional, departamental, metropolitanas, distrital y municipal, las empresas de taxi, y las agremiaciones de taxistas, velaran y exigirán el cumplimiento de esta norma.

Artículo 88. Las empresas de taxi deberán desarrollar programas de educación y capacitación a través del Sena o de las entidades o instituciones especializadas, a todos los propietarios o tenedores de los vehículos taxis, a los conductores o taxistas, y a sus empleados o trabajadores, con el fin de garantizar la eficacia, la eficiencia, tecnificación y profesionalización de todo su personal.

Artículo 89. Independientemente de los costos de los servicios prestados, la cuota de administración o rodamiento que un vehículo taxi debe cancelarle a una empresa de taxi habilitada donde se encuentre vinculado, no podrá ser inferior a dos (2) salarios mínimos diarios legales vigentes ni mayor a seis (6) smdlv.

Artículo 90. Para el trámite de traspaso, cambio de empresa, reposición, terminación del contrato de vinculación, cambio de servicio, traslado de cuenta, desintegración física, todo vehículo taxi requiere obligatoriamente del certificado de paz y salvo expedido por la empresa de taxi en donde se encuentra vinculado el automotor.

Artículo 91. Institúyase el cuarto (4°) domingo del mes de junio de cada año como día del taxista.

Anualmente, el Gobierno Nacional y los Gobiernos de los entes territoriales del orden departamental, distrital o municipal promoverán conjuntamente con las empresas de taxi legalmente habilitadas, con las agremiaciones sindicales y sociales de taxistas, actividades alusivas y reivindicatorias de la profesionalización del oficio de taxista.

El Ministerio de Transporte y los alcaldes metropolitanos, distritales o municipales, a través de la autoridad competente de T/T, el cuarto (4°) domingo de junio de cada año, programaran foros, talleres, conferencias, charlas, seminarios, etc., relacionados con la profesionalización del oficio de taxista, de las normas de T/T, de las relaciones humanas, de las relaciones entre empresa, propietario o tenedor del taxi y el taxista.

Artículo 92. En las empresas de transporte terrestre automotor de servicio público individual tipo taxi del sector de la economía solidaria o las constituidas bajo los parámetros del código de comercio, el propietario o tenedor del taxi, opcional y libremente puede o no asociarse o hacerse socio, según el caso, o solamente estar ligado con la empresa a través del taxi mediante el respectivo contrato de vinculación, según su voluntad y bajo el acatamiento del derecho fundamental de libre asociación.

Artículo 93. El Gobierno Nacional, los distritales, y municipales, estimularán la constitución de empresas de taxi del sector de la economía solidaria estas tendrán prelación en la asignación de la capacidad transportadora y las ensambladoras, los fabricantes, los importadores, los concesionarios, el comercio y la industria del transporte terrestre automotor, venderán directamente sus productos a las empresas de taxi del sector de la economía solidaria, a los mismos precios que tengan para sus agentes o mayoristas, de acuerdo con la demanda que tengan éstas y sus asociados y a la oferta de productos existentes en el mercado.

La renuencia a cumplir la presente disposición dentro del término reglamentario, a partir de la solicitud elevada por la empresa del sector de la economía solidaria, acarreará las sanciones que deberá imponer la autoridad u organismo competente, de conformidad con las reglamentaciones de esta ley que dicte el Gobierno Nacional.

Artículo 94. Las Sociedades del Sector de la Economía Solidaria, las comerciales regidas por el Código de Comercio, las asociaciones, fundaciones o corporaciones sin ánimo de lucro que tengan dentro de su objeto social o fines la actividad del transporte terrestre automotor de servicio público tipo taxi, no podrán desarrollar ni llevar a cabo ésta actividad hasta después de la respectiva habilitación otorgada legalmente por la autoridad de T/T competente.

Artículo 95. Las Autoridades de T/T, las de Policía y las de Seguridad, no podrán inmovilizar vehículos taxi con pasajeros legítimamente transportados, debiendo respetar el acarreo de las personas hasta su destino contratado.

CAPITULO II

Normas de transición

Artículo 96. Las actuaciones iniciadas con anterioridad a la vigencia de la presente ley, continuarán desarrollándose conforme a las Normas que las sustentaron en su momento.

Artículo 97. Autorícese al Gobierno Nacional para adoptar las medidas presupuestales que fueren necesarias para darle cumplimiento a lo que esta ley se dispone y para difundir su contenido y alcance.

Artículo 98. El Gobierno Nacional por medio del Ministerio de Transporte, dictará en el término de un (1) Año, contado desde la vigencia de esta ley la reglamentación correspondiente.

Artículo 99. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Autor:

Alvaro Ashton Giraldo,
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico.

EXPOSICION DE MOTIVOS

Con el fin de unificar la escasa reglamentación que existe hasta el momento en materia de transporte terrestre en vehículo taxi y de lograr que los vacíos en esta materia puedan ser subsanados, considero indispensable, presentar este proyecto de ley, que procura regular no solo la prestación del servicio por parte de las empresas de transporte público terrestre, sino mejorar las condiciones de las personas que se dediquen a esta actividad y que se encuentren vinculadas a estas Empresas a través de las diferentes modalidades de contrato, enumeradas en este proyecto de ley, estoy seguro de que el crear una ley marco referente al tema redundará en beneficio de la comunidad y del gremio y protegido con normas que lo respalden.

Es sabio que el gremio de taxistas en el país pasa por un período crítico, debido a la constante ola de inseguridad que afecta indiscriminadamente tanto a usuarios como a conductores de taxis, el resultado final de esta situación es la desconfianza por parte de la ciudadanía en la utilización de este tipo de transporte, perjudicando a la gran mayoría de familias que dependen de esta actividad.

El gobierno mediante el Decreto 172 de 2001, procuró reglamentar las disposiciones fundamentales sobre el servicio público de transporte en vehículo taxis, pero indudablemente quedaron excluidos materias fundamentales de interés para el gremio y la comunidad como son:

- Creación del sistema general de censo de taxis y taxistas.
- Derechos, obligaciones y sanciones a los sujetos que intervienen en la prestación del servicio público de taxi.
- Institucionalizar el día nacional del taxista.
- Mejorar las condiciones laborales del gremio garantizando el bienestar a través de la inclusión del gremio de taxistas al sistema general de seguridad social, en salud, pensiones y riesgos profesionales, y teniendo en cuenta las características de la prestación del servicio lograr determinar la base de cotización máxima al sistema, considerándolos especialmente debido a su actividad, esta consideración a pesar de parecer excluyente y preferente, no lo es, gracias a que considero que el gobierno debe dar especial atención a un gremio como el de los taxistas que no constituyen el prototipo del trabajador independiente, ya que se encuentra vinculado a una Empresa y que a pesar de que en ocasiones no se encuentre respaldado por un contrato de carácter laboral, sus condiciones laborales son especiales debido a que sus ingresos son escasos y debe cumplir con agotadoras jornadas de trabajo, que bien pueden ser recompensadas con un auxilio por parte del ejecutivo, además teniendo en cuenta que es la opción de trabajo por excelencia del promedio colombiano, que al no encontrarse otro medio de subsistencia acude a él, se explicaría su conveniencia.

Reconociendo estos derechos entre otros a los taxistas y mejorando sus condiciones laborales, se obtendrá con toda seguridad la prestación de un servicio satisfactorio, que redunde en beneficio del usuario.

De forma complementaria a lo dicho con anterioridad es importante contempladas dentro del presente proyecto normas relativas a la seguridad y responsabilidad por parte de la empresa de transporte público de taxi en el caso de existir cualquier irregularidad en la prestación del mismo sin descartar que se pueda repetir contra el conductor si se demuestra que el infractor, mediante la creación de un departamento de quejas en cada una de las empresas de transporte que realice el seguimiento a las conductas en detrimento del usuario y que en caso de reincidencia excluyan al conductor de la vinculación y se coloque como reseña en su hoja de vida.

De la verdadera integración entre los diferentes elementos que conforman la actividad de transporte público en vehículos taxis, que involucra a empresas de vehículos taxi, agremiaciones de taxistas, de los propietarios o tenedores de taxi, de los conductores de taxi y de los usuarios de este servicio dentro de una ley que los contemple a todos y resuelva las controversias entre ellos, se deriva el éxito para esta profesión, y para la ciudadanía que respaldada por una legislación adecuada encuentre que el optar por este servicio público sea una garantía.

El sintetizar todas estas inquietudes contempladas como ya lo he explicado en una Ley Marco, será el primer paso para que esta profesión y actividad al mismo tiempo sea tomada en serio por nuestro gobierno, ya que es una de las opciones que en tiempos de desempleo como el que atravesamos, escogen un gran número de colombianos, profesionales en otras áreas inclusive.

Por todo lo anterior expuesto, honorables representantes, solicito de ustedes el apoyo para que este proyecto de ley sea convertido en ley de la República.

Atentamente,

Alvaro Ashton Giraldo,
Representante a la Cámara
Departamento del Atlántico.

CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARIA GENERAL

El día 25 de octubre del año 2001 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 134 con su correspondiente exposición de motivos, por el honorable Representante *Alvaro Ashton Giraldo*.

El Secretario General,

Angelino Lizcano Rivera.

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 27 DE 2001 CÁMARA

por medio de la cual se reforma de manera parcial la Ley 31 de 1992.

Bogotá, octubre 16 de 2001

Doctor

JORGE BARRAZA FARAK

Presidente

Comisión Tercera Cámara de Representantes

Ciudad

Nos ha correspondido la honrosa designación de presentar ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 27 de 2001 Cámara, *por medio de la cual se reforma de manera parcial la Ley 31 de 1992.*

El mencionado proyecto de ley pretende modificar el literal e) del artículo 16 de la Ley 31 de 1992, ley orgánica del banco de la República, con el propósito de consagrar como atribución propia de la Junta Directiva del Banco de la República la intervención en el margen de intermediación del sector financiero para que éste en ningún caso supere el diez por ciento (10%).

Es necesario señalar en primer lugar que según el artículo 154 y el numeral 22 del artículo 150, las leyes relativas al Banco de la República y las funciones que compete desempeñar a su Junta Directiva son de iniciativa gubernamental, por lo cual este tema no puede ser reformado sin esta iniciativa.

De otra parte las disposiciones mencionadas podrían ser inconstitucionales en la medida que imponen a la Junta Directiva del Banco de la República límites para el ejercicio de sus funciones.

Al respecto la Corte Constitucional ha estimado que:

Las regulaciones del legislador en cuanto a la manera como el banco debe ejercer sus funciones deben ser, como antes se expresó, generales y abstractas y no puntuales, a efecto de que no se interfiera, reduzca o anule la iniciativa de la Junta Directiva en lo que concierne con el estudio y ponderación de las circunstancias de orden económico y social que en un momento dado ameritan la adopción de una determinada medida. (Sentencia C- 208 de 2000 Magistrado Ponente Antonio Barrera Carbonell).

En el mismo sentido se expresan las Sentencias C-529 de 11 de noviembre de 1993, C-021 de 27 de enero de 1994, C- 455 de 13 de octubre de 1993, sentencia C-489 de 1994.

De acuerdo con las sentencias señaladas el legislador no invade la órbita propia de la Junta Directiva del Banco de la República cuando determina las reglas generales que encausan la actuación de ese órgano, como está previsto en los artículos 12, 13 y 23 de la Ley 31 de 1992, Orgánica del Banco de la República, pero sí lo hace cuando señala directrices concretas, por cuanto, de hacerlo, estaría desplazando la decisión autónoma de la Junta.

Por lo anteriormente expuesto, se considera que el Congreso no tiene la competencia en la iniciativa para expedir leyes que regulen este tema.

En cuanto al articulado del proyecto, se puede concluir que la denominada “tasa de intermediación financiera” es lo que se conoce como margen de intermediación o spread.

La actividad financiera implica la movilización de recursos mediante la intermediación de unas unidades superavitarias a otras deficitarias. Esta intermediación conlleva una transformación de plazos y una asunción de riesgos cuyo costo debe determinarse dentro de la estructura técnica de cada una de las entidades que realizan dicha labor. Esta estructura se encuentra condicionada a las diversas variables económicas y de mercado que imperen en cada período¹.

De esta forma la tasa de interés de captación dependerá básicamente de dos factores: la demanda de recursos de crédito que exista en el mercado y los riesgos que ese mismo mercado conlleve en su evolución normal.

Por otro lado, la tasa de colocación lleva implícita unos factores adicionales a los contemplados para la tasa de captación. Dichos factores son: la remuneración al costo de la captación y el costo de la intermediación efectuada por el sistema financiero².

El costo de la intermediación conlleva los siguientes factores: la ganancia o pérdida derivada del negocio de intermediación, los costos de administración, de manera específica de la cartera y la remuneración por el servicio de intermediación.

Como puede observarse al propiciar límites a la tasa de interés sustentados en la tasa de interés de captación, se dejan de lado los factores determinantes de las tasas de colocación, con lo cual la actividad financiera deja de ser un negocio.

Así mismo, teniendo en cuenta que el margen que propone la norma en comento se expresa en términos absolutos o simples, es decir sin consultar las particularidades técnico financieras de las entidades, se constituye un factor exógeno y artificial que impide el normal desarrollo de esta actividad.

El control de los márgenes de intermediación es un tema cuya regulación no se logra a través de disposiciones legales directas, sino que responde a mecanismos encaminados a propiciar la competencia³.

De esta forma, lo dispuesto en el proyecto de ley sería un control de precios que iría en contra de la libre competencia prevista en el artículo 333 de la Constitución Política, y podría crear ineficiencia, en términos económicos, que tanto la doctrina como la experiencia señalan sobre la fijación de precios, amén de limitar las capacidades contractuales de las diversas entidades financieras.

Al respecto la honorable Corte Constitucional, ha expresado que, la libre competencia opera en el sistema financiero:

El primero de estos artículos, el 333, consagra la libre competencia, la que desde luego opera en el sistema financiero, como un derecho que supone responsabilidades, y advierte que la empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que impone obligaciones, principios que se hacen efectivos cuando el objeto de la entidad es ofrecer alternativas de financiación para suplir una necesidad que el Constituyente reconoció como inherente a la condición de dignidad del individuo: la vivienda.

Adicionalmente la norma propuesta no tiene la idoneidad técnica requerida para alcanzar el objetivo propuesto, es decir disminuir las tasas efectivas de colocación y controlar los márgenes: por el contrario, puede producir efectos nocivos como la desintermediación financiera, el cual es un efecto contrario al deseado por el Proyecto, puesto que al no existir recursos de captación, se disminuye la oferta de crédito y a mediano plazo podría producir un colapso financiero.

Desconoce por tanto, la calidad de “interés público” que reconoce la Constitución Política a la actividad financiera así como a la realidad económica de muchos ahorradores, al desestimular el ahorro, lo cual conlleva, la ausencia de control y vigilancia del Estado de los Captadores, y la ausencia de flujos de fondos para la economía.

Es de destacar que generalmente los controles de precios a las actividades desarrolladas por el sistema financiero producen ineficiencias en la asignación de los recursos en los mercados financieros al impedir el buen funcionamiento del sistema de precios. Los mayores efectos están relacionados con el racionamiento de crédito que termina excluyendo a algunos agentes de la economía del acceso a recursos de financiamiento. En efecto, restricciones al margen de intermediación pueden ocasionar que las entidades financieras no cubran los egresos generados por las actividades más costosas de la intermediación financiera.

Esto genera ineficiencias económicas, en la medida en que proyectos con alta rentabilidad económica y social que generan altos costos para el sistema financiero, dejan de ser financiados porque el control al margen no permite que el sistema financiero cubra sus costos.

Un buen ejemplo de esto es el caso del micro crédito y del crédito de consumo. Como lo muestran varios estudios, los costos de administración y monitoreo de ese tipo de crédito son elevados, por lo cual los controles a los márgenes pueden hacer que el sistema financiero no esté interesado en realizar préstamos a estos sectores con esos niveles de margen.

¹ Martínez Néstor Humberto, Sistemas Financieros. Feleban. 1994

² Banco de la República. Mediación y Evolución de los márgenes de intermediación financiera para el caso colombiano. 2001.

³ Martínez Néstor Humberto. Cátedra de Derecho Bancario Colombiano. Legis 2000

Por las razones anteriormente expuestas, se propone archivar el Proyecto de ley número 27 de 2001 Cámara, *por medio de la cual se reforma de manera parcial la Ley 31 de 1992.*

Atentamente,

Fernando Tamayo Tamayo, Emith Montilla, Ponentes Coordinadores.

Oscar Darío Pérez, Julian Silva, Luis Felipe Villegas, Ponentes.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 24 de octubre de 2001, en la fecha se recibió en esta Secretaría en cinco (5) folios útiles, la ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 27 de 2001 Cámara, *por medio de la cual se reforma de manera parcial la ley 31 de 1992*, y se envió a Secretaría General para su respectiva publicación en la Gaceta del Congreso.

El Secretario General,

José Ruperto Ríos Viasus.

* * *

PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 085 DE 2001 CAMARA

por medio de la cual se ordena, la creación e institucionalización del Día de La Donación de Organos en la República de Colombia.

Honorables Representantes:

Dando cumplimiento a la designación que me hiciera el señor Presidente de la Mesa Directiva de la Comisión segunda Constitucional permanente de la honorable Cámara de Representantes, procedo a rendir informe de ponencia para primer debate del proyecto enunciado.

ANTECEDENTES

Por iniciativa del Parlamentario Manuel Ramiro Velásquez en su afán de crear conciencia, respecto de la realidad existente de salvar y mejorar la salud y la vida de muchos compatriotas con órganos o partes vitales de personas recién fallecidas y, en otros casos con algunos donantes voluntarios. Ello, como resultado de los grandes éxitos alcanzados en este ramo a nivel mundial y especialmente por compatriotas nuestros, los cuales gracias a sus acertadas cirugías han permitido el milagro de prolongar y mejorar las posibilidades de vida de un buen número de colombianos.

Aunque las estadísticas al respecto son precarias, es importante destacar que dentro de la lista de espera de donantes se encuentra un número aproximado a 20.000 solicitudes de trasplante de corazón, riñón, hígado y páncreas entre otros, de los cuales algunos de ellos llevan varios años esperando su oportunidad.

Según se puede destacar en la exposición de motivos de la propuesta, en la Facultad de Medicina de la Universidad de Antioquia y en Hospital Universitario San Vicente de Paúl, se realizaban trasplantes de riñón desde el año 1973 con gran éxito. Para el año 1990 ya existían en el país grupos de trasplantes en Bogotá, Bucaramanga, Cali, Barranquilla y Cartagena.

En el año de 1979, se inició en Medellín el trasplante de Hígado; el primero de Corazón se llevó a cabo en 1985 en la Clínica Cardiovascular Santa María y el primero de médula ósea fue en 1976. Los trasplantes de córnea ya eran un medio ordinario de terapéutica para épocas anteriores.

En 1986 se organizó por primera vez en Colombia el STAB (servicio de trasplantes del área de Bogotá) que fue constituido por los programas de la Fundación Santa Fe, la clínica San Pedro Claver, el hospital San José y el Hospital San Rafael.

ANALISIS DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra estructurado con seis (6) artículos así,

Artículo 1°. Crea e institucionaliza el día 29 de agosto como el Día Nacional de La Donación de Organos.

Artículo 2°. Se encamina para que todos los establecimientos educativos realicen ese día, jornadas especiales para divulgar la información concerniente a la donación de órganos.

Artículo 3°. Las instituciones públicas y privadas de salud establecerán un plan estratégico de acción para incorporar mayores posibilidades de acceso al trasplante de órganos para la población del país.

Artículo 4°. La Asociación Nacional de Transplantados en coordinación con el Ministerio de Salud, establecerán un plan especial para la promoción de trasplantes de órganos y tejidos y la divulgación de la presente ley.

Artículo 5°. Ordena la inclusión de un distintivo especial en el pasaporte, que acredita a quien lo desee como donante de órganos.

Artículo 6°. La presente ley rige a partir de su fecha de promulgación.

SOPORTE LEGAL

En aplicación del principio de libertad legislativa, la sentencia de la Corte Constitucional C- 490, en unos de sus apartes establece: “El principio predicable del Congreso y de sus miembros en materia legislativa no puede ser otro que el de la libertad. A voces del artículo 154 de la Constitución Política. Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuestas de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 146, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución...”

Además, el artículo 2° de la Constitución Política establece como fin esencial del Estado, servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, deberes y derechos, la función de la autoridad de proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades.

En 1988 la Ley 73 estableció la figura de Presunción Legal de donación, Mediante la cual cuando una persona durante su vida se haya abstenido de ejercer el derecho a que tiene de oponerse a que de su cuerpo se extraigan órganos o componentes anatómicos después de su fallecimiento, y si dentro de las seis horas siguientes a la ocurrencia de la muerte cerebral o antes de la iniciación de una autopsia medico-legal, sus deudos no acreditan su condición de tales ni expresan su oposición al mismo, se puede proceder a la utilización de los órganos, o componentes anatómicos y líquidos orgánicos.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, me permito proponer a la Comisión Segunda de la honorable Cámara de Representantes, aprobar en primer debate el Proyecto de ley número 085 de 2001 Cámara, *por medio de la cual se ordena la creación e institucionalización del Día de La Donación de Organos en la República de Colombia.*

De los honorables Representantes,

Arcesio Perdomo Navarro,

Representante a la Cámara,
por el departamento del Tolima.

* * *

PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY NUMERO 061 DE 2001 CAMARA, 095 DE 2001 SENADO

por la cual se establecen normas relacionadas con el subsidio familiar para vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones

Honorables Representantes:

Uno de los instrumentos fundamentales que debe concurrir en la difícil labor de construir ciudades más competitivas y, a la vez, más solidarias, es el fomento a la construcción de vivienda de interés social.

Pese a los esfuerzos que las entidades territoriales han asumido para la consecución del desarrollo social urbano, con ocasión de la entrada en vigencia de la Ley 388 de 1997, mejor conocida como Ley de Desarrollo Territorial, debe reconocerse que tal meta sólo puede alcanzarse garantizando el derecho a la vivienda digna.

El efecto macroeconómico de la construcción de vivienda en la generación de empleo resulta evidente. Dentro de los instrumentos fundamentales puestos en marcha en la gran depresión de los años treinta en los Estados Unidos de América, en el marco del llamado *New Deal*, con el fin de garantizar la ocupación de desempleados estructurales y, a la vez, fortalecer la demanda de bienes y servicios irrigando la economía con recursos nuevos, juega un papel preponderante el impulso de las obras a cargo del Estado.

En nuestro país, esta tesis Keynesiana, fue acogida con algunas modificaciones, como conclusión de la misión a cargo del profesor Lauchin Currie durante la década de los setenta. Desde entonces la promoción de la vivienda, mediante el fomento de los instrumentos de ahorro hipotecario y de créditos con fundamento en el sistema de valor constante, han sido factor determinante de las políticas de vivienda de los diferentes gobiernos.

Con la expedición de la Ley 3ª de 1991, las políticas de vivienda, desarrolladas desde ese entonces a través del INURBE, tuvieron sustento en la asignación de subsidios a la demanda de vivienda de interés social, dirigidos con preferencia a los sectores de la población que no eran objeto de crédito, por no hacer parte del sector formal de la economía.

Si bien es cierto que debemos reconocer la importancia de la asignación del subsidio en dinero, también lo es que los recursos, por mayores esfuerzos fiscales que se lleven a cabo, resultan insuficientes para atacar de manera frontal el déficit cuantitativo de vivienda. Así lo entendió el Congreso y, por ello, en el trámite de la Ley 546 de 1999 o Ley Marco de Financiación de Vivienda, incluimos disposiciones tendientes a garantizar una suma creciente año a año, con destino a la asignación de los subsidios familiares para vivienda de interés social.

Por ello, como se señaló en la ponencia para primer debate al proyecto de Ley 061 de 2001 Cámara y 095 de 2001 Senado, es necesario que el Estado colombiano dirija todos sus esfuerzos a hacer posible el precepto consagrado en la Carta Política de 1991, según el cual todos los colombianos tienen derecho a una vivienda digna.

En la Constitución Política se estableció el nuevo carácter de Estado Social de Derecho de nuestro país que, como lo ha señalado la H. Corte Constitucional, dista mucho de ser una “muletilla retórica”, para convertirse en fundamento de todas las decisiones y actividades de quienes detentan el poder público.

De forma paralela, el constituyente del 1991 consagró en la Carta de ese año, diversos derechos de carácter social, también llamados de tercera generación, que se convirtieron, por obra del mismo constituyente, en sólidos instrumentos para exigir el cumplimiento de los deberes correlativos, generalmente a cargo del Estado Colombiano.

Uno de esos preceptos es el derecho a la vivienda digna; sin embargo, para que el Estado Colombiano dé respuesta efectiva a las necesidades de la sociedad en este campo, se hace necesario que el legislativo le brinde elementos complementarios.

Es entonces indispensable partir de la independencia de las ramas del poder público y de la concurrencia armónica de estas para el cumplimiento de los fines del Estado, disposición de rango constitucional que da sustento a las disposiciones del proyecto de ley que permiten que todas las ramas del poder público, así como los órganos autónomos e independientes contribuyan directamente, a través de la cesión de sus bienes inmuebles fiscales con vocación para vivienda de interés social, a la materialización del anhelo máspreciado de un gran sector de nuestra población que hoy ostenta el carácter de derecho constitucional: el acceso a la vivienda digna.

Conscientes de la responsabilidad histórica del honorable Congreso de la República frente al trámite del proyecto de Ley “Por la cual se establecen normas relacionadas con el subsidio familiar para vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones”, y luego de un proceso en el que hemos escuchado el parecer de numerosos especialistas en el fomento de la vivienda de interés social y conocedores del serio problema habitacional que aqueja a gran parte de la población colombiana, procedemos a rendir ponencia favorable respecto del articulado aprobado por las comisiones terceras del H. Senado de la República y de la H. Cámara de Representantes, con las modificaciones que se señalan a continuación:

1. Artículo 1°. Se mejoró la redacción dividiendo el primer inciso del artículo en dos.

En el primer inciso se aclaró que los noventa días para que se lleven a cabo las transferencias referidas allí, se deben contar a partir de la entrada en vigencia de la nueva ley. Igualmente se modificó el orden de la disposición para evitar confusiones, de manera que no se entienda que el reglamento expedido por el Gobierno Nacional constituye una determinante de los planes de ordenamiento territorial, sino el desarrollo de la expresión “vocación para la construcción de vivienda de interés social” que, en todo caso, no podrá contrariar los preceptos de los planes señalados.

En el segundo inciso se recoge la disposición contenida en el único inciso del texto aprobado en primer debate, mejorando la redacción, de manera que se garantiza su concordancia con las determinantes del ordenamiento territorial consagradas en la Ley 388 de 1997. Se excluyó, para efectos de la transferencia al Inurbe, a los bienes que deben cederse gratuitamente a sus ocupantes, en virtud de lo establecido en el artículo 58 de la Ley 9ª de 1989.

En el párrafo 3° del artículo 1° se introdujo la expresión “correspondiente”, con el fin de dar mayor claridad a la disposición.

2. Artículo 2°. Se mejoró la redacción y se incluyó, dentro de las posibles aplicaciones de los recursos provenientes de la Unidad Administrativa Especial Liquidadora de los Asuntos del ICT, a los avalúos y levantamientos topográficos necesarios para dar materialidad a los proyectos de vivienda que se construyan o desarrollen en cumplimiento de la nueva ley.

Como quiera que la Unidad Liquidadora de los Asuntos del Instituto de Crédito Territorial debe continuar cobrando la cartera constituida en favor del extinto ICT, se establece que ese tipo de activos no se trasladarán al Inurbe hasta tanto no venza el término de existencia de la Unidad.

De igual forma y, para garantizar la coherencia en los términos del proyecto de Ley, se modifica la palabra “trasladados” por “transferidos”, que se ajusta con mayor precisión a las operaciones señaladas en el artículo 2°.

3. Artículo 4°. El inciso 3° del artículo 4° se modifica para dar mayor claridad al texto, sin que tal modificación pueda entenderse como una reforma de fondo. En el mismo inciso se agrega un llamado al Gobierno Nacional para que reglamente este tipo de avalúos.

Para dar mayor coherencia con lo previsto en la Ley 388 de 1997, se modifica la expresión “disposiciones urbanísticas” por “normas urbanísticas”.

En el párrafo 1° del mismo artículo se modifica la redacción para dar mayor claridad. Toda vez que en el proyecto no se define un programa, se cambia la referencia por lo “previsto en la presente Ley”.

4. Artículo 7°. Uno de los obstáculos identificados para llevar a cabo las cesiones a título gratuito referidas en el artículo 58 de la Ley 9ª de 1989 es la alta carga por concepto de impuestos territoriales que afecta a este tipo de inmuebles. Por esta razón, consideramos necesario extender la posibilidad de realizar los saneamientos fiscales previstos en este artículo, a estos bienes. En tal sentido se introduce la modificación al artículo 7°.

5. Artículo 8°. Teniendo en cuenta que, en el caso de los bienes con vocación para la construcción de vivienda de interés social rural, deben sujetarse a las mismas condiciones y requisitos previstos en el artículo 1° para efectos de la vivienda urbana, se modifica la redacción, con el fin de garantizar el respeto a tales preceptos.

6. Artículo 9°. Toda vez que el artículo tiene por objeto facilitar la transferencia de bienes inmuebles entre entidades, cuando la propietaria no los requiera y otra entidad sí, carecería de sentido establecer un plazo, igual que el previsto en el artículo 1°. Por esta razón se propone eliminar la palabra “término”.

En adición, se agregó un párrafo que obra en el texto del artículo 9° del articulado con pliego de modificaciones, como párrafo 2°, con un contenido idéntico al del párrafo 2° del artículo 1°. Tal modificación no constituye una reforma de fondo al texto aprobado por las comisiones terceras conjuntas.

7. Artículo 10. Se propone modificar la palabra “entidades” por la expresión “personas jurídicas de derecho público o privado”, de manera que se ajuste a las previsiones de la legislación civil y comercial colombiana. Para dar coherencia al texto aprobado se agrega la expresión “la ejecución de este tipo de proyectos”, que hace referencia a la actividad, objeto o función de la persona jurídica que podría verse beneficiada por esta línea de crédito.

Se elimina la segunda parte del artículo, toda vez que el equipamiento comunitario debe ser cedido a los municipios o distritos en calidad de cesiones obligatorias gratuitas, sin que sea menester consagrarlo en esta nueva ley.

8. Artículo 12. Para asegurar que la voluntad del legislador se plasme con precisión, se propone modificar totalmente la redacción del artículo 12 del texto aprobado por las comisiones terceras, que quedará como se transcribe en el articulado con pliego de modificaciones.

9. Artículo 14. Se propone incluir un artículo nuevo con un contenido similar al consagrado, para efecto de los negocios a cargo de La Unidad Administrativa Especial Liquidadora de los Asuntos del Instituto de Crédito Territorial, en el párrafo 1° del artículo 5° de la Ley 281 de 1996.

El tenor del párrafo del artículo 5° de la Ley 281 de 1996, es el siguiente:

“Párrafo. Para el cumplimiento de los propósitos liquidatorios la Unidad Administrativa cuya creación se autoriza podrá celebrar contratos de gestión y contratos de fiducia sin la limitación establecida en el numeral 5° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, en lo relacionado con la transferencia de los bienes y la constitución de patrimonios autónomos”.

El artículo nuevo traslada la facultad de realizar este tipo de contratos al Inurbe, lo cual resulta coherente con el interés de trasladar los predios de la Unidad a dicha entidad. Sin embargo y, toda vez que la utilización de este instrumento debe ser excepcional para algunos casos que lo requieran, se considera necesario que, antes de celebrar este tipo de contratos, la adminis-

tración del Inurbe obtenga autorización de su Junta Directiva, con el voto indelegable del Ministro de Desarrollo Económico. En este sentido se propone el texto que obra en el articulado con pliego de modificaciones para segundo debate como artículo 15.

Sabemos que el Congreso de la República es especialmente sensible a los requerimientos sociales de los colombianos y hoy, como en otras épocas, asume con responsabilidad el estudio y el diseño de los instrumentos legales tendientes a dar materialidad al derecho de los colombianos a viviendas dignas; por ello proponemos a la plenaria de la honorable Cámara de Representantes: dar segundo debate al Proyecto de ley 061 de 2001 Cámara y 095 de 2001 Senado, *por la cual se establecen normas relacionadas con el Subsidio Familiar para Vivienda de Interés Social y se dictan otras disposiciones.*

De los honorables Representantes,

Oscar Darío Pérez Pineda, Jorge Carmelo Pérez, Coordinadores de Ponentes;

Rubén Darío Quintero, Zulema Jattin Corrales, Rafael Amador, Tulio César Bernal, Emith Montilla Echavarría, José Antonio Llinás, Rafael Guzmán Navarro, Freddy Sánchez Arteaga, Oscar López Cadavid, Luis Enrique Salas M. Representantes a la Cámara.

CAMARA DE REPRESENTANTES

COMISION TERCERA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

Bogotá, D. C., 25 de octubre de 2001, en la fecha se recibió en esta Secretaría en dieciséis (16) folios útiles, la ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 061 de 2001 Cámara, 095 de 2001 Senado, *por la cual se establecen normas relacionadas con el subsidio familiar para vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones,* y se envió a Secretaría General para su respectiva publicación en la *Gaceta del Congreso.*

El Secretario General,

José Ruperto Ríos Viasus.

ARTICULADO CON PLIEGO DE MODIFICACIONES PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY 061 DE 2001 CAMARA, 095 DE 2001 SENADO.

por la cual se establecen normas relacionadas con el subsidio familiar para vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Las entidades públicas del orden nacional, de carácter no financiero, que hagan parte de cualquiera de las ramas del poder público, así como los órganos autónomos e independientes, deberán transferir a título gratuito al Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, Inurbe-, en un término de noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, los bienes inmuebles fiscales de su propiedad con vocación para la construcción de vivienda de interés social de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, y sin perjuicio de lo establecido en los planes de ordenamiento territorial.

En todo caso, no podrán transferirse en virtud de lo aquí previsto, aquellos inmuebles que, a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, se encuentren destinados para la localización de las infraestructuras básicas de los sistemas de generación, producción, distribución, abastecimiento y suministro de agua potable, de energía eléctrica, de saneamiento básico, de gas, de puertos y aeropuertos, los relacionados directamente con la defensa nacional, así como los inmuebles que deban cederse en virtud del artículo 58 de la Ley 9ª de 1989.

Se tendrán como únicos requisitos para que se lleven a cabo estas transferencias, el título traslativo de dominio contenido en resolución administrativa expedida por la entidad propietaria del inmueble, y la tradición, mediante la inscripción de la resolución en la oficina de registro de instrumentos públicos correspondiente. Para efectos de los derechos de registro, tales actos, así como los referidos en el artículo 4º de la presente ley, se considerarán actos sin cuantía.

Parágrafo 1º. En todo caso la entidad que transfiera bienes inmuebles fiscales en virtud de lo aquí previsto, deberá sufragar todos los costos necesarios para realizar la transferencia al Inurbe, y obtener el paz y salvo correspondiente a los impuestos, tasas, contribuciones, y valorización, que recaigan sobre el inmueble que transfieren, situación que deberá verificar el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, Inurbe, antes de registrar cada resolución contentiva de título traslativo de dominio de las referidas en la presente ley.

Parágrafo 2º. Exceptúanse del deber consagrado en el presente artículo a las sociedades de economía mixta.

Parágrafo 3º. El vencimiento del término previsto en el presente artículo para llevar a cabo la transferencia de los bienes al Inurbe, no eximirá a la entidad u órgano correspondiente de la obligación de realizar tal transferencia.

Artículo 2º. Los activos, recursos líquidos en caja y bancos, y demás derechos radicados en cabeza de la Unidad Administrativa Especial Liquidadora de Asuntos del Instituto de Crédito Territorial, al momento de la entrada en vigencia la presente ley, serán transferidos al Instituto Nacional para Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, Inurbe, y destinados por éste prioritariamente a la asignación de los subsidios familiares para vivienda de interés social previstos en la presente ley, así como a los avalúos, a los levantamientos topográficos, a la dotación de servicios públicos y equipamiento comunitario para los programas de vivienda que se desarrollen en virtud de lo aquí previsto, según lo establecido en el reglamento que para el efecto expida el Gobierno Nacional.

Parágrafo. Se excluye de lo establecido en el presente artículo, los recursos líquidos en caja o bancos que requiera la Unidad Liquidadora de los Asuntos del Instituto de Crédito Territorial para su funcionamiento, así como los derechos sobre la cartera hipotecaria que continuarán radicados en cabeza de la Unidad hasta que sean objeto de pago por los deudores o hasta el vencimiento del término previsto por la Ley para la existencia de dicha entidad.

Artículo 3º. Los inmuebles con vocación para la construcción de proyectos de vivienda de interés social, de conformidad con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, que hayan ingresado al Fondo para la Rehabilitación, inversión social y la Lucha contra el Crimen Organizado, de conformidad con lo establecido en el artículo 26 de la Ley 333 de 1996, se transferirán al Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana, Inurbe, según lo previsto en el artículo 1º de esta ley.

Artículo 4º. El Inurbe entregará los inmuebles que le sean transferidos en virtud de la presente Ley, así como aquellos de su propiedad que cumplan con las condiciones señaladas en el artículo 1º de esta ley, en calidad de subsidio en terrenos, mediante el procedimiento descrito en el artículo 95 de la Ley 388 de 1997, dando prioridad a los proyectos que se adelanten mediante mecanismos de autogestión.

Cuando el Inurbe otorgue el subsidio familiar para vivienda en dinero y en terrenos, en virtud de lo establecido en la presente ley, se considerará como un solo aporte estatal para cada hogar beneficiario, en los términos y con la cuantía establecida por el Gobierno Nacional.

Los avalúos requeridos para dar materialidad a lo previsto en la presente ley, estarán a cargo de la autoridad catastral competente del municipio o distrito donde se ubique el inmueble del que se trate, de conformidad con lo establecido para el efecto por el Gobierno Nacional.

En todo caso, para otorgar el subsidio en terrenos aquí previsto, deberá darse estricto cumplimiento a las normas urbanísticas vigentes.

Parágrafo 1º. El Ministerio de Desarrollo Económico ejercerá la coordinación superior del programa de subsidio desarrollado en virtud de lo establecido en la presente ley y, en ejercicio de tal facultad, deberá dar concepto previo positivo para la declaratoria de elegibilidad de los proyectos de vivienda desarrollados según lo aquí establecido.

Parágrafo 2º. El Gobierno Nacional reglamentará las condiciones mínimas de la vivienda de interés social subsidiable atendiendo las características sociales, culturales y climáticas de cada región del país.

Artículo 5º. Cuando la cuantía del subsidio familiar para vivienda de interés social en terrenos otorgado a determinado hogar, sea inferior al valor de la cuantía máxima del subsidio familiar para vivienda de interés social vigente al momento de su asignación, el hogar estará habilitado para solicitar la diferencia, en los términos y condiciones establecidos por el Gobierno Nacional.

Artículo 6º. Las entidades territoriales podrán efectuar las transferencias a título gratuito previstas en el artículo 1º de la presente Ley, en los términos y con las condiciones allí establecidas, sin perjuicio de las autorizaciones especiales requeridas para el efecto. Así mismo podrán otorgar el subsidio del que trata esta ley, mediante la asignación de terrenos de su propiedad.

Artículo 7º. Las entidades territoriales podrán conceder saneamientos fiscales en lo que hace referencia a los tributos de orden territorial que recaigan sobre los inmuebles que deban ser transferidos o que se transfieran, en virtud de lo establecido en la presente Ley o en el artículo 58 de la Ley 9ª de 1989.

Artículo 8°. Cuando los bienes inmuebles fiscales a los que se refiere el artículo 1° de la presente Ley, tengan vocación para la construcción de vivienda de interés social rural, se transferirán, de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 1° de la presente ley, a la entidad o entidades públicas que determine el Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, en estricto cumplimiento de las normas urbanísticas vigentes y de lo establecido en el citado artículo de la presente ley.

Artículo 9°. Los bienes inmuebles fiscales de propiedad de las entidades públicas del orden nacional, de carácter no financiero, que hagan parte de cualquiera de las ramas del poder público, así como de los órganos autónomos e independientes, que no tengan vocación para la construcción de vivienda de interés social, y además que no los requieran para el desarrollo de sus funciones, y no se encuentren dentro de los planes de enajenación onerosa que deberán tener las entidades, deben ser transferidos a título gratuito a otras entidades públicas conforme a sus necesidades, de acuerdo con el reglamento que expida el Gobierno Nacional, con excepción de aquellos ocupados ilegalmente antes del 28 de julio de 1988 con vivienda de interés social, los cuales deberán ser cedidos a sus ocupantes, en virtud de lo establecido en el artículo 58 de la Ley 9ª de 1989.

Parágrafo 1°. A las transferencias de inmuebles referidas en el presente artículo, les será aplicable el procedimiento de enajenación previsto en el artículo 1° de la presente ley.

Parágrafo 2°. Exceptúanse del deber consagrado en el presente artículo a las sociedades de economía mixta.

Artículo 10. Autorízase a Findeter para crear una línea de crédito en condiciones blandas con el objeto de impulsar la financiación de programas de vivienda y/o equipamiento comunitario, que desarrollen las personas jurídicas de derecho público o privado que tengan dentro de su actividad, objeto o función la ejecución de este tipo de proyectos.

Artículo 11. El Gobierno Nacional hará las operaciones presupuestales necesarias para dar cumplimiento a los programas y proyectos desarrollados en virtud de lo previsto en la presente ley.

Artículo 12. Cuando las entidades territoriales hubieren recibido bienes inmuebles fiscales de entidades del orden nacional, a título gratuito, sujetos a una condición resolutoria diferente de la construcción de vivienda de interés social, la entidad que enajenó el inmueble podrá modificar tal condición, siempre y cuando la nueva condición resolutoria suponga la destinación del inmueble para construcción de este tipo de vivienda que, en todo caso, deberá sujetarse a las normas urbanísticas vigentes del municipio o distrito.

Artículo 13. Se considerará como parte del giro ordinario de los negocios del Fondo Nacional de Garantías S.A., todo acto de enajenación de bienes inmuebles recibidos en dación en pago y, por tanto, los contratos que dicho organismo perfeccione para tales fines, no están sujetos al Estatuto de Contratación Administrativa y se regirán por las disposiciones legales y

reglamentarias del derecho privado, que sean aplicables. En todo caso el valor de venta de tales inmuebles no podrá ser inferior al valor comercial determinado mediante avalúo elaborado por la autoridad catastral.

Artículo 14. Previa aprobación de la Junta Directiva del Inurbe, para cada caso y con el voto indelegable del Ministro de Desarrollo Económico, el Instituto Nacional de Vivienda de Interés Social y Reforma Urbana podrá celebrar contratos de gestión y contratos de fiducia, sin la limitación establecida en el numeral 5° del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, en lo relacionado con la transferencia de bienes y la constitución de patrimonios autónomos, respecto de los bienes de su propiedad con vocación para la construcción de vivienda de interés social.

Artículo 15. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes,

Oscar Darío Pérez Pineda, Jorge Carmelo Pérez,
Coordinadores de Ponentes.

Rubén Darío Quintero, Zulema Jattin Corrales, Rafael Amador, Tulio César Bernal, Emith Montilla Echavarría, José Antonio Llinás, Rafael Guzmán Navarro, Freddy Sánchez Arteaga, Oscar López Cadavid, Luis Enrique Salas M. Representantes a la Cámara.

CONTENIDO

Gaceta número 553 - Martes 30 de octubre de 2001
CAMARA DE REPRESENTANTES

	Págs.
P ROYECTOS DE LEY	
Proyecto de ley número 134 de 2001 Cámara, por la cual se adopta el estatuto nacional del servicio de transporte terrestre automotor en vehículo taxi y se establecen normas en cuanto a los derechos inherentes a los taxistas en el ejercicio de su labor.	1
P ONENCIAS	
Informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley número 27 de 2001 Cámara, por medio de la cual se reforma de manera parcial la Ley 31 de 1992.	12
Ponencia para primer debate al proyecto de ley número 085 de 2001 Cámara, por medio de la cual se ordena, la creación e institucionalización del Día de La Donación de Organos en la República de Colombia.	13
Ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 061 de 2001 Cámara, 095 de 2001 Senado, por la cual se establecen normas relacionadas con el subsidio familiar para vivienda de interés social y se dictan otras disposiciones	13