



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE PROYECTO DE LEY 05 DE 2016 SENADO.

Por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral y se dictan otras disposiciones, para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto.

Honorable Senador

ÉDINSON DELGADO RUIZ

Presidente Comisión Séptima Constitucional

Senado de la República

E. S. D.

Asunto: Informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 05 de 2016 Senado, por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral y se dictan otras disposiciones, para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto.

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo hecho por la honorable Mesa Directiva de la Comisión Séptima Constitucional del Senado de la República y de conformidad con lo establecido en el artículo 156 de la Ley 5ª de 1992, procedemos a rendir informe de ponencia para segundo debate al Proyecto de ley número 05 de 2016 Senado, por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral y se dictan otras disposiciones, para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto, en los siguientes términos:

La presente ponencia se desarrollará de la siguiente manera:

1. Antecedentes de la iniciativa.
2. Justificación y consideraciones del proyecto.
3. Marco constitucional, legal y jurisprudencial.
4. Proposición.

1. ANTECEDENTES DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley es de iniciativa del honorable Senador Álvaro Antonio Ashton Giraldo, el cual fue radicado ante la Secretaría General del Senado de la República el 20 de julio de 2016 con el número 05 y publicado en la *Gaceta del Congreso* número 523 de la misma anualidad.



Posteriormente, el proyecto fue enviado a la Comisión Séptima de Senado y fueron designados ponentes para primer debate los honorable Senadores Édinson Delgado Ruiz (coordinador), Eduardo Enrique Pulgar Daza, Mauricio Delgado Martínez y Álvaro Uribe Vélez.

Los ponentes rindieron el informe, el cual fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 891 de 2016 y discutido y aprobado con modificaciones el 9 de noviembre de 2016 en sesión ordinaria de la Comisión Séptima del Senado.

2. JUSTIFICACIÓN Y CONSIDERACIONES DEL PROYECTO

En Colombia, la operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del Estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La Ley 105 de 1993, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como *¿una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica¿.*

Entre los principios que, de acuerdo con la misma ley, rigen esa actividad, se encuentran los que establecen que *¿la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad y que existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios (y) se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico¿.*

A su vez, la Ley 336 de 1996 *¿por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, en su artículo 5° precisa que el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo¿.*

La definición del transporte como servicio público esencial la realiza el legislador con fundamento en atribuciones constitucionales expresas para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 de la C. P.) y las que deben regir la prestación de los servicios públicos (artículo 150.21.23 de la C. P.), lo cual permite decir que su prestación está sujeta al ordenamiento propio de estos servicios, por principio inherentes a la finalidad social del Estado, y los cuales pueden ser prestados por el Estado directa o indirectamente, por particulares, o por comunidades organizadas.



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

El papel del Estado, en cuanto poder público, consiste en garantizar su prestación eficiente, establecer, por medio de ley, el régimen jurídico al que deben sujetarse, y ejercer las competencias de regulación, control y vigilancia sobre ellos (artículo 365 de la C. P.).

Adicionalmente, la calificación como servicio público esencial corresponde a la valoración que hace el legislador de su carácter imprescindible y a su vinculación estrecha con el interés público y a la protección de derechos fundamentales de consideración prevalente, o expresado en palabras de la Corte Constitucional en Sentencia C-450 de 1995, de la siguiente forma: ¿El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad¿.

Disponen, tanto la Ley 105 de 1993, como la Ley 336 de 1996, que para la prestación del servicio público de transporte, los operadores o empresas de transporte, esto es, las personas naturales o jurídicas constituidas como unidad de explotación económica permanente que cuenten con los equipos, instalaciones y órganos de administración que les permitan prestar adecuadamente el servicio, deben tener autorización del Estado.

El Estatuto de Transporte dispone en uno de sus capítulos, que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicas o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin.

Para efectos de la ejecución del servicio, se prevé la expedición de una habilitación o licencia de funcionamiento otorgada por la autoridad competente, que será conferida al solicitante previo cumplimiento de ciertos requisitos relacionados con la organización, capacidad técnica y económica, accesibilidad, comodidad y seguridad, necesarios para garantizar a los usuarios una óptima, eficiente y continua e ininterrumpida prestación del servicio de transporte público.

Esta autorización o habilitación, que debe otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía administrativa, le permiten al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se va a realizar en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia. Dentro de este contexto, los operadores o empresas de transporte público deben contar con la adecuada organización, capacidad económica y técnica y, particularmente capacidad transportadora, de acuerdo con los requerimientos que para cada modo de transporte.

Tal como se ha señalado por el Consejo de Estado, *¿esta autorización o habilitación que debe otorgarse mediante acto de naturaleza administrativa, sustentada en las funciones de policía*



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

administrativa, le permiten al Estado cerciorarse del cumplimiento de las condiciones legales y reglamentarias mínimas que deben acreditar quienes pretenden prestar el servicio público de transporte, con el fin de garantizar que su prestación se va a realizar en condiciones de seguridad, continuidad, responsabilidad y eficiencia.

De acuerdo con la ley, las empresas habilitadas solo pueden prestar el servicio con equipos matriculados o registrados para dicho servicio y previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, según lo prevé el artículo 23 de la Ley 336 de 1996.

Ahora bien, el artículo 34 de la Ley 336 de 1996 establece que las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con la licencia de conducción vigente y apropiada para el servicio, así como su afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia.

A su vez, el artículo 26 del Decreto número 1703 de 2002, estableció que *¿para efectos de garantizar la afiliación de los conductores de transporte público al Sistema General de Seguridad Social en Salud, las empresas o cooperativas a las cuales se encuentren afiliados los vehículos, velarán porque tales trabajadores se encuentren afiliados a una Entidad Promotora de Salud. EPS, en calidad de cotizantes;(...).*

En relación con la seguridad social, esta es reconocida en nuestro ordenamiento jurídico como un derecho constitucional fundamental. De esta manera, los artículos 48 y 49 de la Carta Política establecen la seguridad social por un lado, como un derecho irrenunciable, y por otro lado, como un servicio público, de tal manera que, por la estructura de este derecho, es el Estado el obligado a dirigir, coordinar y controlar su efectiva ejecución.

El derecho a la seguridad social demanda el diseño de una estructura básica que, en primer lugar, establezca las instituciones encargadas de la prestación del servicio y precise, además, los procedimientos bajo los cuales este debe discurrir. En segundo término, debe definir el sistema a tener en cuenta para asegurar la provisión de fondos que garanticen su buen funcionamiento. En este punto cobra especial importancia la labor del Estado, el cual, por medio de asignaciones de sus recursos fiscales, tiene la obligación constitucional de brindar las condiciones necesarias para asegurar el goce del derecho irrenunciable a la seguridad social.

De otra parte y con el fin de desarrollar estrategias concurrentes y progresivas, cuya finalidad es mejorar las condiciones de labor de los conductores, el fortalecimiento de las empresas y la mejora en la prestación del servicio público de transporte, y a su vez garantizar el efectivo acceso de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos Taxi al Sistema de Seguridad Social, a partir de su afiliación y el correspondiente pago de aportes a cada subsistema, conforme las normas generales lo han establecido, el Gobierno nacional expidió el Decreto número 1047 del 4 de junio de 2014 *¿Por el cual se establecen normas para asegurar la*



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones.

Dicho decreto buscó garantizar el efectivo acceso de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi al Sistema de Seguridad Social, lo cual implicaba la modificación de protocolos de operación, y adicionalmente demandó nuevas cargas administrativas que requieren de instrumentos adecuados para su normal desarrollo, de tal forma que viabilicen el ejercicio empresarial en el marco de sus obligaciones, promoviendo la competencia y, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, procuren la armonía en las relaciones entre las distintas partes que intervienen en la prestación del servicio público de transporte.

En dicho decreto se mencionaron, entre otros aspectos, los siguientes:

¿ De conformidad con el artículo 29 de la Ley 336 de 1996, le corresponde al Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, de acuerdo con lo cual y en atención a lo consagrado en el artículo 30 ibídem, las autoridades competentes elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas.

Ahora bien, el autor del proyecto de ley en su exposición de motivos manifestó que el mismo tiene el objeto reglamentar la seguridad social del taxista en el territorio nacional, así como la creación de condiciones para el bienestar social, económico y la armonización de las relaciones con los propietarios, administradores y conductores de los taxis, transmitiendo al final un óptimo servicio al usuario del servicio taxi, con criterios racionales para la aplicación en todo el territorio nacional tanto en el tema de la seguridad social integral como en los mecanismos de control de calidad para la prestación del servicio.

Adicionalmente, y en aras de ampliar ese marco de la seguridad social, la finalidad es garantizar que todos los taxistas en Colombia puedan estar vinculados a la seguridad social integral, complementar las normas vigentes referentes a los temas mencionados, reglamentar el pago del aporte correspondiente con que cada taxista debe afiliarse a las entidades respectivas administradoras de la seguridad social integral, para acceder a una pensión de vejez, invalidez, servicio funerario, pensión a sobreviviente; de forma tal que se garanticen las dignas condiciones de vida a la culminación de su actividad laboral o a la familia al momento de su muerte, y por último, establecer los adecuados instrumentos de identificación de los taxistas, que faciliten la aplicación de la presente ley, así como las garantías de seguridad a los usuarios de este servicio público.

El presente proyecto de ley pretende contribuir con la materialización de los postulados constitucionales de regular y garantizar la seguridad social, a través de la creación de un fondo para



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

la seguridad social integral de conductores de transporte de pasajeros individual tipo taxi, de transporte de carga, mixtos y se proponga un tipo de contrato que beneficie a los actores, la empresa, el propietario, los administradores y el conductor, que describan los deberes y derechos de los mismos y se garanticen sus beneficios económicos y de igual manera la seguridad social integral de los taxistas.

En lo relacionado con las definiciones y el alcance del presente proyecto de ley, se debe entender las modalidades de transporte según las siguientes definiciones contempladas en la normatividad vigente, así:

Tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor mixto**, se entiende que este es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa y cada una de las personas que han de utilizar el vehículo de servicio público a esta vinculado, para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en un recorrido legalmente autorizado o registrado. Artículo 6° del Decreto número 175 de 2001, modificado por el artículo 2° del Decreto Nacional número 4190 de 2007.

Tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor especial**, se entiende que este es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, a un grupo específico de personas ya sean estudiantes, asalariados, turistas (prestadores de servicios turísticos) o particulares, que requieren de un servicio expreso y que para todo evento se hará con base en un contrato escrito celebrado entre la empresa de transporte y ese grupo específico de usuarios. Artículo 6° del Decreto número 174 del 5 de febrero de 2001.

Tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor de carga**, se entiende que este es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público, a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto número 2044 del 30 de septiembre de 1988. Artículo 6° del Decreto número 173 del 5 de febrero de 2001.

Tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi**, se entiende que este es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, en forma individual, sin sujeción a rutas ni horarios, donde el usuario fija el lugar o sitio de destino. El recorrido será establecido libremente por las partes contratantes. Artículo 6° del Decreto número 172 del 5 de febrero de 2001.



Ahora bien, según el artículo 994 del Código de Comercio, modificado por el 12 del Decreto número 01 de 1990, le corresponde al Gobierno nacional establecer los seguros que debe tomar el transportador para cubrir a las personas contra los riesgos inherentes a las operaciones de transporte, por esta razón se señalará que el Gobierno nacional analizará la necesidad de adicionar un seguro de accidentes personales que ampare los riesgos a los que estos se encuentran expuestos, sin perjuicio de las coberturas del Sistema de Seguridad Social.

De otra parte, se señala que los conductores de los vehículos en las modalidades señaladas en el proyecto de ley, tendrán acceso al Fondo de Solidaridad Pensional, el cual tiene por objeto subsidiar los aportes al régimen general de pensiones de los trabajadores asalariados o independientes del sector rural y urbano que carezcan de suficientes recursos para efectuar la totalidad del aporte. Las personas que pueden aplicar a este subsidio son:

- ¿ Artistas.
- ¿ Deportistas.
- ¿ Músicos.
- ¿ Compositores.
- ¿ Toreros y sus subalternos.
- ¿ Mujeres microempresarias.
- ¿ Madres comunitarias.
- ¿ Discapacitados físicos, psíquicos y sensoriales.

¿ Miembros de las cooperativas de trabajo asociado y otras formas asociativas de producción, es decir, a trabajadores independientes urbanos y rurales, desocupados y concejales, estos últimos corresponden únicamente a los municipios de categoría 4ª, 5ª y 6ª, solo por el período en que ostente la curul.

Ahora bien, si el conductor beneficiario del presente proyecto de ley no cumple los requisitos para acceder al Fondo de Solidaridad Pensional, podrán ser vinculados al programa BEPS (Beneficios Económicos Periódicos) siempre y cuando cumplan con los requisitos de acceso al mismo, lo cual se estableció con un nuevo párrafo en el artículo tercero del proyecto de ley.

Los BEPS son un programa que hacen parte del nuevo modelo de protección para la vejez y que busca favorecer a colombianos de bajos recursos, que hoy no cuentan con la posibilidad de cotizar para una pensión, o que habiéndolo hecho, cumplieron la edad y no lograron obtenerla, en la actualidad pueden vincularse a este programa:

- ¿ Ciudadanos colombianos mayores de 18 años.
- ¿ Ciudadanos que pertenecen a los niveles I, II y III del Sisbén.
- ¿ Personas indígenas residentes en los resguardos, deberán presentar el listado censal.



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

3. MARCO CONSTITUCIONAL, LEGAL Y JURISPRUDENCIAL

El artículo 365 de la Constitución Política establece que el papel del Estado, en cuanto poder público, consiste en garantizar su prestación eficiente, establecer, por medio de ley, el régimen jurídico al que deben sujetarse y ejercer las competencias de regulación, control y vigilancia sobre ellos.

Los artículos 48 y 49 de la Carta Política establecen la seguridad social, por un lado, como un derecho irrenunciable, y por otro lado, como un servicio público, de tal manera que, por la estructura de este derecho, es el Estado el obligado a dirigir, coordinar y controlar su efectiva ejecución.

La definición del transporte como servicio público esencial la realiza el legislador, con fundamento en atribuciones constitucionales expresas para expedir leyes de intervención económica (artículo 334 de la C. P.) y las que deben regir la prestación de los servicios públicos (artículo 150.21.23 de la C. P.).

La Ley 105 de 1993, en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como *¿... una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica ...¿.*

la Ley 336 de 1996 *¿por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte¿*, en su artículo 5° precisa que *¿(...) el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo¿.*

Decreto 175 de 2001 modificado por el artículo 2° del Decreto nacional 4190 de 2007, tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor mixto**. Decreto 173 del 05 de febrero de 2001, tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor de carga** y Decreto 172 del 5 de febrero de 2001, tratándose de **servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi**. Estos decretos han sido compilados en el Decreto 1079 de 2015, *por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte*.

El Decreto 1703 de 2002 estableció que *¿para efectos de garantizar la afiliación de los conductores de transporte público al Sistema General de Seguridad Social en Salud, las empresas o cooperativas a las cuales se encuentren afiliados los vehículos, velarán porque tales trabajadores se encuentren afiliados a una entidad promotora de salud, EPS, en calidad de cotizantes; (...).¿.*



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

El Decreto 1047 del 4 de junio de 2014 *¿por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones¿.*

La Corte Constitucional en Sentencia C-450 de 1995, señaló la calificación como servicio público esencial corresponde a la valoración que hace el legislador de su carácter imprescindible y a su vinculación estrecha con el interés público y a la protección de derechos fundamentales de consideración prevalente: ¿El carácter esencial de un servicio público se predica, cuando las actividades que lo conforman contribuyen de modo directo y concreto a la protección de bienes o a la satisfacción de intereses o a la realización de valores, ligados con el respeto, vigencia, ejercicio y efectividad de los derechos y libertades fundamentales, ello es así, en razón de la preeminencia que se reconoce a los derechos fundamentales de la persona y de las garantías dispuestas para su amparo, con el fin de asegurar su respeto y efectividad¿.

Por último y basándose en la cláusula general de competencia contenida en la Constitución Política, el Congreso de la República puede dictar leyes cuya regulación no haya sido atribuida expresamente en nuestra Carta, a otra rama u órgano independiente, por esto, es necesario que el legislador garantice a través de este proyecto de ley la cobertura universal a la seguridad social de todos los colombianos, especialmente de los conductores de servicio público tipo taxi, transporte de carga y transporte mixto, en aras de ser la fuente de validez y establecer un orden que permita regular, conforme a un mismo sistema axiológico, las distintas situaciones de hecho llamadas a ser normadas por el ordenamiento jurídico.

4. PLIEGO DE MODIFICACIONES

De conformidad con las observaciones realizadas en la sesión de la Comisión Séptima del Senado, se propone la eliminación de este artículo, toda vez que el seguro a que hace referencia el mismo, es el Seguro Obligatorio contra Accidentes de Tránsito.

Se incluye un párrafo en el artículo segundo, referente a la protección social para trabajadores independientes con ingresos inferiores al salario mínimo, de conformidad con lo señalado por el artículo 98 de la Ley 1753 de 2011 y a lo señalado en el artículo 5° del Decreto 2616 de 2013, por medio del cual se regula la cotización de trabajadores dependientes que laboran por períodos inferiores a un mes, el cual fue estudiado por la Sentencia C-967 de 2003 que declaró exequible el artículo 5° de la Ley 797 de 2003, la cotización de pensión a empleadas del servicio doméstico sobre una base inferior al salario mínimo siempre que no fuera inferior al 50% de este.

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO SEGUNDO DEBATE
Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto garantizar la seguridad social integral de los	Artículo 1°. <i>Objeto.</i> La presente ley tiene por objeto garantizar la seguridad social integral de los



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO SEGUNDO DEBATE
<p>conductores del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto en todo el territorio nacional colombiano, de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>Parágrafo 1°. Tratándose de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, lo enunciado en la presente ley solo se aplicará para los vehículos tipo camperos que operen en todo el territorio nacional.</p>	<p>conductores del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto en todo el territorio nacional colombiano, de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>Parágrafo 1°. Tratándose de servicio público de transporte terrestre automotor mixto, lo enunciado en la presente ley solo se aplicará para los vehículos tipo camperos que operen en todo el territorio nacional.</p>
<p>Artículo 2°. <i>De la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral.</i> Para la prestación del servicio público de transporte a que hace referencia la presente ley, los conductores deben tener la calidad de afiliados cotizantes al Sistema General de Seguridad Social Integral para cubrir los riesgos de enfermedad, vejez y riesgos laborales; ya sea como dependientes o como independientes, de conformidad con la modalidad contractual acordada con el propietario del vehículo o la empresa donde esté afiliado el vehículo o quien preste el servicio de administración, según el caso.</p> <p>Parágrafo 1. La afiliación se hará por la planilla única de forma electrónica o física. Sin que en caso alguno, las entidades de seguridad social puedan obstaculizar, negar la afinación y cotización a los sistemas de riesgo laboral, en salud y pensión. Y sin perjuicio de la afiliación colectiva de que trata el parágrafo del artículo 3 de la Ley 797 de 2003.</p> <p>La base de cotización será por el ingreso sin que sea inferior a un salario mínimo mensual legal vigente.</p>	<p>Artículo 2°. <i>De la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral.</i> Para la prestación del servicio público de transporte a que hace referencia la presente ley, los conductores deben tener la calidad de afiliados cotizantes al Sistema General de Seguridad Social Integral para cubrir los riesgos de enfermedad, vejez y riesgos laborales; ya sea como dependientes o como independientes, de conformidad con la modalidad contractual acordada con el propietario del vehículo o la empresa donde esté afiliado el vehículo o quien preste el servicio de administración, según el caso, de conformidad con los porcentajes de ley.</p> <p>Parágrafo 1. La afiliación se hará por la planilla única de forma electrónica o física. Sin que en caso alguno, las entidades de seguridad social puedan obstaculizar, negar la afiliación y cotización a los sistemas de riesgo laboral, en salud y pensión. Y sin perjuicio de la afiliación colectiva de que trata el parágrafo del artículo 3° de la Ley 797 de 2003.</p> <p>La base de cotización será por el ingreso mensual sin que sea inferior a un salario mínimo mensual legal vigente.</p> <p><u>Parágrafo 2°. La cotización al Sistema General de Seguridad Social y al Sistema de Protección Social de trabajadores por días o semanas podrá hacerse sobre la base de cotización mínima semanal no inferior a un cuarto de salario mínimo mensual legal vigente. Ello, sin perjuicio de la aplicación del artículo 98 de la Ley</u></p>



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

TEXTO APROBADO PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO SEGUNDO DEBATE
<p>Parágrafo 2°. Tratándose de vehículos entregados bajo las modalidades de leasing, renting o arrendamiento sin opción de compra, o en el caso de los vehículos de propiedad de los patrimonios autónomos, las obligaciones contempladas en la presente ley que corresponden a los propietarios de dichos vehículos, se entenderán a cargo del locatario o tenedor legítimo, del fideicomitente que detenta la tenencia, el uso y goce de los vehículos.</p>	<p><u>1753 de 2015 en lo que corresponde a trabajadores independientes con ingresos menores al salario mínimo mensual vigente.</u> <u>Lo anterior a fin de que tanto trabajadores dependientes como independientes cotizantes puedan ser beneficiarios de Programa de Beneficios Económicos Periódicos de que trata el artículo 87 de la Ley 1329 de 2008 o la norma que la modifique, derroque o complemente.</u></p> <p>Parágrafo 3°. Tratándose de vehículos entregados bajo las modalidades de leasing, renting o arrendamiento sin opción de compra, o en el caso de los vehículos de propiedad de los patrimonios autónomos, las obligaciones contempladas en la presente ley que corresponden a los propietarios de dichos vehículos, se entenderán a cargo del locatario o tenedor legítimo, del fideicomitente que detenta la tenencia, el uso y goce de los vehículos.</p>
<p>Artículo 4°. Reglamentación del seguro contra accidentes personales. El seguro contra accidentes de que habla el artículo 994 del Código de Comercio será reglamentado a más tardar dentro de los seis meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. <u>Estará a cargo del propietario, administrador del vehículo o empresa transportadora y su beneficiario será el tercero afectado y el conductor del vehículo.</u></p>	<p>Eliminado</p>

5. PROPOSICIÓN

Con fundamento en las anteriores consideraciones, solicito a los honorables Congresistas de la plenaria del Senado de la República, debatir y aprobar en segundo debate el Proyecto de ley número 05 de 2016 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral y se dictan otras disposiciones, para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto*, con base en el siguiente texto:

PROYECTO DE LEY NÚMERO 05 DE 2016 SENADO

por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral y se dictan otras disposiciones, para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto.

El Congreso de Colombia



DECRETA:
CAPÍTULO I

Disposiciones generales y seguridad social para conductores

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto garantizar la seguridad social integral de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto en todo el territorio nacional colombiano, de acuerdo con lo establecido en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996.

Artículo 2°. *De la afiliación al Sistema de Seguridad Social Integral.* Para la prestación del servicio público de transporte a que hace referencia la presente ley, los conductores deben tener la calidad de afiliados cotizantes al Sistema General de Seguridad Social Integral para cubrir los riesgos de enfermedad, vejez y riesgos laborales; ya sea como dependientes o como independientes, de conformidad con la modalidad contractual acordada con el propietario del vehículo o la empresa donde esté afiliado el vehículo o quien preste el servicio de administración, según el caso, de conformidad con los porcentajes de ley.

Parágrafo 1°. La afiliación se hará por la planilla única de forma electrónica o física. Sin que en caso alguno, las entidades de seguridad social puedan obstaculizar, negar la afiliación y cotización a los sistemas de riesgo laboral, en salud y pensión. Y sin perjuicio de la afiliación colectiva de que trata el parágrafo del artículo 3° de la Ley 797 de 2003.

La base de cotización será por el ingreso mensual sin que sea inferior a un salario mínimo mensual legal vigente.

Parágrafo 2°. La cotización al Sistema General de Seguridad Social y al Sistema de Protección Social de trabajadores por Días o Semanas podrá hacerse sobre la base de cotización mínima semanal no inferior a un cuarto de salario mínimo mensual legal vigente. Ello, sin perjuicio de la aplicación del artículo 98 de la Ley 1753 de 2015 en lo que corresponde a trabajadores independientes con ingresos menores al salario mínimo mensual vigente.

Lo anterior a fin de que tanto trabajadores dependientes como independientes cotizantes puedan ser beneficiarios del programa de Beneficios Económicos Periódicos de que trata el artículo 87 de la Ley 1329 de 2008 o la norma que la modifique, derogue o complemente.

Parágrafo 3°. Tratándose de vehículos entregados bajo las modalidades de leasing, renting o arrendamiento sin opción de compra, o en el caso de los vehículos de propiedad de los patrimonios autónomos, las obligaciones contempladas en la presente ley que corresponden a los propietarios de dichos vehículos, se entenderán a cargo del locatario o tenedor legítimo, del fideicomitente que detenta la tenencia, el uso y goce de los vehículos.

Artículo 3°. *Acceso al Fondo de Solidaridad Pensional.* Los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

terrestre automotor mixto, podrán acceder a los beneficios del Fondo de Solidaridad Pensional a través del programa de Subsidio al Aporte en Pensión, siempre y cuando cumplan con los demás requisitos establecidos en la normatividad vigente.

Parágrafo. Los conductores que no cumplan los requisitos para acceder al Fondo de Solidaridad Pensional, podrán ser vinculados al programa BEPS siempre y cuando cumplan con los requisitos de acceso al mismo.

Artículo 4°. *Sanciones y solidaridad por evasión de los recursos del Sistema de Seguridad Social Integral.* La operatividad del servicio sin observancia a lo previsto en la presente ley genera la aplicación de las sanciones administrativas de pérdida de habilitación y suspensión del servicio; además de las sanciones previstas en la Ley 1393 de 2010; artículo 16 Decreto Ley 1295 de 1994 y Ley 828 de 2003. Además de la solidaridad entre propietarios, administradoras de vehículos y empresas de transporte por la omisión de pago, control o verificación, según el caso a los aportes para el cubrimiento de los riesgos de enfermedad, vejez y muerte que se cubren con la cotización al Sistema de Seguridad Social Integral.

Artículo 5°. *Vigencia y derogatoria.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y derogará todas las demás normas que le sean contrarias.

De los honorables Senadores y Senadoras,

CONSULTAR NOMBRES Y FIRMAS EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

COMISION SÉPTIMA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DEL HONORABLE SENADO
DE LA REPÚBLICA

Bogotá, D. C., a 6 de diciembre de 2016

En la presente fecha se autoriza la publicación en *Gaceta del Congreso* de la República, el siguiente informe de ponencia para segundo debate.

Consideraciones de: ponencia para segundo debate.

Refrendado por: honorables Senadores Álvaro Antonio Ashton Giraldo.

Título del Proyecto de número 005 de 2016 Senado, *por medio de la cual se reglamenta la seguridad social integral para los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto.*

Número de folios: catorce (14).



INFORMACIÓN & SOLUCIONES

Recibido en la Secretaría de la Comisión Séptima del Senado el día: martes seis (6) de diciembre de 2016.

Hora: 1:10 p. m.

El Secretario,

**CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN
ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF**