**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ DE 2018 CÁMARA**

**“Por medio de la cual se establece el no cobro de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001”.**

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

**Parágrafo:** en todos los casos se establece el no cobro de planilla única para aquellos viajes que se realicen en trasporte público en la modalidad de taxis siempre y cuando el punto de partida y el punto de destino se encuentren dentro del mismo Departamento

**Artículo 2°** Definición: Son consideradas terminales de transporte de pasajeros el conjunto de instalaciones que funcionan como una unidad de servicios permanentes, junto a los equipos, órganos de administración, servicios a los usuarios, a las empresas autorizadas o habilitadas que cubren rutas que tiene como origen, destino o tránsito, el respectivo municipio o localidad, o cualquier otro destino nacional o internacional

**Artículo 3°.** El gobierno nacional queda facultado, a partir de la promulgación de la presente ley, por un término de tres meses para fijar las medidas tendientes a evitar el cobro de las planillas de viaje ocasional para todos aquellos servicios con destinos a terminales de transporte aéreo, marítimo y terrestre de pasajeros

**Artículo 4°** La presente ley entrará en vigencia a partir de su promulgación.

**MILENE JARAVA DÍAZ**

Representante a la Cámara

Departamento de Sucre

**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ DE 2018 CÁMARA**

**“Por medio de la cual se establece el no cobro de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001”.**

Bogotá, D. C., agosto 15 de 2018

Doctor

**ALEJANDRO CARLOS CHACON**

Presidente

Cámara de Representantes

**Asunto: Radicación Proyecto de ley**

Respetado Doctor Chacón:

En mi condición de Representante a la Cámara y con las facultades que me otorga la legislación colombiana, me dispongo a radicar ante la Cámara, el presente proyecto de ley **“Por medio de la cual se establece el no cobro de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001”.**

En este sentido, presento a consideración del Congreso esta iniciativa para darle el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas para que sea Ley de la República.

Atentamente

**MILENE JARAVA DIAZ**

Representante a la Cámara

Departamento de Sucre

**PROYECTO DE LEY N°\_\_\_\_ DE 2018 CÁMARA**

**“Por medio de la cual se establece el no cobro de la planilla de viaje ocasional regulada por el artículo 23 del Decreto número 172 de 2001”.**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

En el escenario de la acelerada dinámica del mundo actual, reclama importancia el transporte público en cualquiera de sus modalidades. En el caso del Servicio de Transporte Público Individual en Vehículo Taxi, a pesar de tener un costo más elevado que los demás medios de transporte, posee muchas ventajas que justifican el precio; este es un servicio versátil puesto que se ajusta a la necesidad del usuario, está en condiciones de ofrecer un servicio puerta a puerta sin necesidad de trasbordos ni esperas innecesarias, posicionándose así en la manera más cómoda de viajar por utilizar vehículos amplios, limpios y confortables.

Acortar distancias se erige como la insigne ventaja de este medio de transporte, lo que se traduce o deviene en un mejor aprovechamiento del tiempo y por ende una mayor productividad de las actividades que se desarrollan en el día a día. El servicio de taxi es un tipo de transporte urbano y público que permite desplazamientos rápidos y directos. El contrato consiste en que el usuario paga una tarifa al conductor a cambio del servicio de transporte prestado, proveyéndose un servicio flexible y conveniente.

A diferencia de los sistemas de transporte colectivo, sistemas de transporte masivo o bus colectivo, en los que existen unos principios generales para su utilización y operación; los sistemas de taxis son mucho más sencillos para los usuarios y la demanda es servida por la combinación de servicios prestados a través de los tres segmentos: despacho, calle y contrato. Sin embargo, los segmentos por despacho y en la calle son los predominantes. Por el segmento de despacho: solicitado por teléfono u otro medio a una central, presta el servicio puerta a puerta, en zonas donde conseguir un taxi en la vía pública resulta una quimera durante la noche, por la baja demanda, o por seguridad.

Al segmento de despacho se puede acceder bien sea llamando a una central donde, por medio de un sistema de radio de dos vías, se busca el taxi, o por otros medios como teléfonos celulares o internet. Por el segmento de la calle: las personas salen a la vía pública en busca del servicio. Este segmento se divide a su vez en dos grandes ramas: Taxis de la calle o taxis de zonas de espera. Por el segmento de contrato: el usuario contacta directamente al conductor del taxi cada vez que quiera que le sea prestado el servicio y se le paga generalmente por horas o por actividad a un precio diferente al de la tarifa.

Sin embargo, este valioso servicio de transporte está siendo flagelado constantemente por múltiples factores siendo el primero de ellos, los altos costos de los combustibles, como aparece en noticia reciente, el Ministerio de Minas y Energía anunció que el valor del combustible subió en 165 pesos, situación que afecta directamente a la economía del conductor de taxi ya que debe invertir mayor dinero para realizar con suerte el mismo número de carreras, (El Tiempo, 2018).

Otra vicisitud que enfrenta es la piratería, conocida generalmente como aquellos medios de transporte no autorizados que prestan un servicio informal a los usuarios. Sin el lleno de los requisitos exigidos para circular en las ciudades o municipios, van ofreciendo sus servicios a menor costo y arriesgando exponencialmente a los usuarios, este es el caso de bicitaxis, rutas de buses, taxis piratas, Uber entre otros.

Estos servicios ilegales que muchas veces se apoyan en aplicaciones para así servir de transporte puerta a puerta, están afectando al conductor de taxi y su núcleo familiar quien, no sólo debe cumplir con las obligaciones para prestar un servicio público seguro sino debe ser competitivo, característica última que se ha visto desmejorada debido al aumento de la piratería en el transporte público. Otra cara no amable de la misma moneda, es el insuficiente esfuerzo realizado por los órdenes de control que no logran a pesar de sus operativos disminuir tan grande problema para el servicio público autorizado, (Dinero, 2014).

Otro obstáculo para la prestación del servicio de taxi es el gemeleo de carros el que consiste en la existencia de varios vehículos de servicio público matriculados con una misma resolución de asignación de cupo. Se ha evidenciado que estos carros gemeleados tienen placas blancas al igual que gozan de los mismos beneficios que los carros legalmente inscritos traduciéndose de manera directa en afectación para los conductores realmente registrados, (Zona CERO, 2018).

Por último, los problemas de movilidad en la gran mayoría de los municipios de nuestro país, así como de las ciudades intermedias y en grado superlativo en las grandes urbes. Muchos estudios recientes vaticinan que esta situación problemática en el mediano plazo acabará con el transporte público de taxi y aumentará significativamente la contaminación ambiental en las ciudades colombianas.

Las anteriores situaciones problemáticas descritas han repercutido ferozmente en este servicio público de transporte, llevándolo al borde de su desaparición o convertirlo al cabo de pocos años en una suerte de extraño tipo de transporte que consecuencialmente pone en peligro el bienestar económico de familias colombianas enteras que encuentran sustento en esta actividad.

Todo ello ha sido propiciado por un tratamiento displicente del Estado hacia este gremio de transportadores, que se ha concretado en no garantizar su controlado y óptimo funcionamiento, con normas anacrónicas que imponen cargas sobre sus ganancias las cuales han sido impactadas considerablemente. El ejemplo más conspicuo es el del articulado del **Decreto número 172 de 2001:**

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

*El servicio entre un aeropuerto que sirve a la capital del departamento y que está ubicado en un municipio diferente a ésta, no requerirá el porte de planilla única de viaje ocasional, cuando se presta por vehículos de empresas de la respectiva capital o Área metropolitana y del municipio sede del terminal aéreo. En los demás aeropuertos, previo concepto favorable del Ministerio de Transporte, los alcaldes podrán realizar convenios para la prestación del servicio directo desde y hasta el terminal aéreo sin planilla única de viaje ocasional, siempre que existan límites comunes entre el municipio sede del aeropuerto y el municipio origen o destino del servicio. En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional.*

*Los convenios celebrados al amparo del artículo 6° del Decreto número 1553 de 1998, quedarán sin efecto a partir de la vigencia del presente decreto. Parágrafo. En ningún caso el Servicio Público de Transporte en Vehículos Taxi, podrá prestarse como servicio colectivo, so pena de incurrir en las sanciones previstas para este efecto.*

***Artículo 24. Radio de acción distrital o municipal.*** *Entiéndase por radio de acción distrital o municipal el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio. Comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción. El radio de acción metropolitano es el que se presta entre los municipios que hacen parte de un área metropolitana.*

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

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

La planilla de viaje adicional representa un detrimento patrimonial en doble vía, primero los usuarios del servicio deben enfrentarse a un costo mayor por su desplazamiento al igual, el conductor de taxi debe realizar un gasto adicional por la planilla en mención, lo que se puede describirse en un des-incentivo para aquel usuario en utilizar el medio de transporte convencional y en el conductor absteniéndose de tomar esas carreras que en vez de representar una ganancia terminan siendo un gasto de dinero extra.

Aunado a los anteriores escollos, es fácil prever que el panorama de este servicio público se vislumbra incierto. Con este proyecto legislativo se pretende, aliviar las cargas otrora justas que impuso el legislador delegado, y esto se concreta de manera frugal, sosegada, con una ampliación del campo de acción de operación de los taxistas.

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

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

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

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

Atentamente

**MILENE JARAVA DÍAZ**

**Representante a la Cámara.**

Departamento de Sucre

**Referencias**

**Publicaciones periódicas no académicas**

* El Tiempo: '' Precio de la gasolina, en nuevo récord histórico” (3 de junio de 2018).

- El Tiempo. Disponible en: [http://www.eltiempo.com/economia/sectores/precio-de-la gasolina-en-colombia-con-record-historico-en-junio-del-2018-226088](http://www.eltiempo.com/economia/sectores/precio-de-la%20gasolina-en-colombia-con-record-historico-en-junio-del-2018-226088)

- Dinero: “Transporte ilegal, ¿solución o problema?” (9 de enero de 2014).

- Dinero. Disponible en: [https://www.dinero.com/pais/articulo/implicaciones-del-transporte pirata-bogota/200415](https://www.dinero.com/pais/articulo/implicaciones-del-transporte%20pirata-bogota/200415).

- Zona Cero: “Vuelve el tira y jale de cupos de taxis: ahora el ‘gemeleo’ de taxis” (12 de Mayo de 2018).

- Zona Cero. Disponible en: https://www.google.com/search?ei=bVxwW7\_YDoXW5gLE5ZLQDQ&q=el+gemeleo+transporte+publico+taxis+colombia&oq=el+gemeleo+transporte+publico+taxis+colombia&gs\_l=psy-ab.3...8447.10338.0.11737.6.6.0.0.0.0.211.774.0j2j2.4.0...0...1.1.64.psy-ab..2.0.0...0.hmFv9Hd-uP4

**Otras Publicaciones**

Decreto número 172 de 2001