

Bogotá D.C, 08 de agosto de 2022

Doctor
JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General
Cámara de Representantes
Ciudad

Ref.: Radicación Proyecto de Ley “**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA EXENCIÓN PARA EL COBRO DE LA PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL PARA LOS VEHÍCULOS VINCULADOS A EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL TIPO TAXI**”.

Apreciado Secretario:

Atendiendo a lo estipulado en los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley “**POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA EXENCIÓN PARA EL COBRO DE LA PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL PARA LOS VEHÍCULOS VINCULADOS A EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL TIPO TAXI**”. El Proyecto de Ley cumple las disposiciones correspondientes a la iniciativa legislativa y demás consagradas en la Constitución y la citada ley.

Agradecemos surtir el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992.

Cordialmente,

MILENE JARAVA DIAZ
Representante a la Cámara

PROYECTO DE LEY No. _____ DE 2022

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA EXENCIÓN PARA EL COBRO DE LA PLANILLA ÚNICA DE VIAJE OCASIONAL PARA LOS VEHÍCULOS VINCULADOS A EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL TIPO TAXI”.

“EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA

DECRETA”

Artículo Primero. Objeto. La presente Ley tiene por objeto exonerar del pago de la planilla única de viaje ocasional de la que trata el artículo 23 del Decreto 172 de 2001, a los vehículos de transporte de pasajeros tipo taxis cuando su desplazamiento se desarrolle dentro de la jurisdicción de un mismo departamento

Artículo Segundo. Definiciones. Para los efectos de la presente ley, se entenderá por:

Planilla única de viaje ocasional: documento que debe portar todo conductor de vehículo de Servicio público de transporte terrestre automotor tipo taxi para la realización de un viaje ocasional.

Viaje ocasional: es aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado.

Artículo Tercero. Ámbito de aplicación. Las normas estipuladas en la presente ley se aplicarán en la prestación del Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos tipo taxi

Artículo Cuarto. Exoneración Pago de Planilla Única de Viaje Ocasional. Exonérese del pago de la planilla única de viaje ocasional a los vehículos de transporte de pasajeros tipo taxis siempre que su punto de partida y el punto de destino se encuentren dentro del mismo Departamento.

Artículo Quinto. El gobierno nacional en un término no superior a seis meses a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, fijará las medidas

necesarias para evitar el cobro de las planillas de viaje ocasional, para todos aquellos servicios desarrollados por vehículo de Servicio público de transporte terrestre automotor tipo taxi donde el punto de partida y el punto de destino se encuentren dentro del mismo departamento.

Artículo Sexto. La presente Ley entrará en vigencia a partir de su sanción y promulgación y deroga cualquier disposición que le sea contraria.

Cordialmente,

MILENE JARAVA DIAZ
H. Representante A La Cámara

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY

“POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE UNA EXENCIÓN PARA EL COBRO DE LA PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL PARA LOS VEHÍCULOS VINCULADOS A EMPRESAS DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD TERRESTRE AUTOMOTOR INDIVIDUAL TIPO TAXI”.

1. INICIATIVAS LEGISLATIVAS.

El artículo 150° de la Constitución Política establece:

“Corresponde al Congreso hacer las leyes (...).”

Así mismo, el mismo texto constitucional consagra en su artículo 154° lo que sigue:

“Las leyes pueden tener origen en cualquiera de las Cámaras a propuesta de sus respectivos miembros, del Gobierno Nacional, de las entidades señaladas en el artículo 156, o por iniciativa popular en los casos previstos en la Constitución (...).” (Subrayado fuera de texto).

En el desarrollo legal, la Ley 5ta de 1992 estableció en su artículo 140°, modificado por el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, lo que a continuación se indica:

Pueden presentar proyectos de ley:

- 1. Los Senadores y Representantes a la Cámara individualmente y a través de las bancadas.*
 - 2. El Gobierno Nacional, a través de los Ministros del Despacho.*
 - 3. La Corte Constitucional.*
 - 4. El Consejo Superior de la Judicatura.*
 - 5. La Corte Suprema de Justicia.*
 - 6. El Consejo de Estado.*
 - 7. El Consejo Nacional Electoral.*
 - 8. El Procurador General de la Nación.*
 - 9. El Contralor General de la República.*
 - 10. El Fiscal General de la Nación.*
 - 11. El Defensor del Pueblo.*
- (Subrayado fuera de texto).*

2. FUNDAMENTOS

2.1 FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

El artículo 02 de la Constitución Política establece que *“son fines esenciales del Estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución”*.

El inciso primero del artículo 334 de la Carta Magna dispone que *“el Estado interviene en la dirección general de los servicios públicos y privados, con el fin de conseguir, entre otros objetivos, el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes, la distribución equitativa de las oportunidades y los beneficios del desarrollo”*.

Asimismo, el **inciso segundo** del artículo en mención consagra que *“El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos”*.

El artículo 24 de la Constitución Política estipula que *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*.

El artículo 365 de la Constitución Política establece que *“Los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado. Es deber del Estado asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Los servicios públicos estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades organizadas, o por particulares. En todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios”*.

El artículo 78 de la Constitución Política consagra que *“La ley regulará el control de calidad de bienes y servicios ofrecidos y prestados a la comunidad”*

El Artículo 25 de la Constitución Política de Colombia estipula que *“El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas”*.

La Corte Constitucional a través de la sentencia C-033 de 2014 manifestó que *"El transporte público comporta un carácter esencial al permitir materializar y ejercer libertades fundamentales como la de locomoción, al tiempo que facilita la satisfacción de intereses de distintos órdenes, incluido el ejercicio de actividades de diversa clase que permiten desarrollar la vida en sociedad, el bienestar común y la economía en particular"*

La Corte Constitucional en sentencia T - 987 de 2012, dejó claro que la intervención estatal en materia de transporte tiene por objeto *"garantizar la seguridad, eficiencia y calidad del servicio prestado, a través de la fijación de condiciones técnicas que permitan cumplir con esas condiciones", y está dirigida también a "asegurar el acceso objetivo y equitativo de las personas a las prestaciones propias del servicio público correspondiente"*.

2.2. FUNDAMENTOS LEGALES

El literal b) del artículo 02 de la ley 105 de 1993 establece como principio fundamental del transporte la intervención del estado, dejando claro que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

El artículo 03 de la ley 105 de 1993 define el transporte público 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, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica"*.

El literal a) del artículo 03 de la ley 105 de 1993 estipula como principio de la industria del transporte que *"el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad"*.

El numeral 02 del artículo 03 de la ley 105 de 1993 define la operación del transporte público como *"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"*.

El numeral 06 del artículo 03 de la ley 105 de 1993 establece que para poder acceder a la prestación del servicio público de transporte *"las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado"*.

El numeral 07 del artículo 03 de la ley 105 de 1993 estipula “*que la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente*”.

El Artículo 04 de la ley 336 de 1996 establece que *el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.*

El Artículo 05 de la ley 336 de 1996 estipula 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.*

El Artículo 06 de la ley 336 de 1996 define que *la actividad transportadora 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 uno o varios Modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los Reglamentos del Gobierno Nacional.*

El artículo 09 de la ley 336 de 1996 señala que “*El servicio público de Transporte dentro del país tiene un alcance nacional y se prestará por empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas de acuerdo con las disposiciones colombianas y debidamente habilitadas por la autoridad de transporte competente*”.

El artículo 18 de la ley 336 de 1996 establece que “*El permiso para la prestación del servicio público de transporte es revocable e intransferible, y obliga a su beneficiario a cumplir lo autorizado bajo las condiciones en él establecidas*”.

El Artículo 1883 del Código del Comercio de Colombia estipula que, “*el transportador es responsable del daño resultante del retardo en el transporte de pasajeros, equipajes o mercancías*”.

2.3 DESARROLLO GUBERNAMENTAL

El Decreto 172 de 2001 define en su **artículo 06** el servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, como *“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”,* y donde *“el recorrido es establecido libremente por las partes contratantes”*.

Y en ese mismo sentido define en su **artículo 07** viaje ocasional, como *“aquel que excepcionalmente autoriza el Ministerio de Transporte a un vehículo taxi, para prestar el servicio público de transporte individual por fuera del radio de acción autorizado”*.

El Decreto 1079 de 2015 clasificó la actividad transportadora del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal, según el nivel de servicio de la siguiente forma:

a) Básico. El que garantiza una cobertura adecuada, con frecuencias mínimas de acuerdo con la demanda y cuyos términos de servicio y costo lo hacen accesible a todos los usuarios.

b) Lujo. El que ofrece a los usuarios mayores condiciones de comodidad y accesibilidad, en términos de servicio y cuyas tarifas son superiores a las del servicio básico.

Asimismo, el **Decreto 1079 de 2015** clasificó la actividad transportadora del radio de acción Metropolitano, Distrital y Municipal, según su radio de acción de la siguiente forma:

a) Metropolitano. Cuando se presta entre municipios de un área metropolitana constituida por la ley;

b) Distrital y Municipal. Es el que se presta dentro de la jurisdicción de un distrito o municipio.

Comprende el área urbana, suburbana y rural y los distritos indígenas de la respectiva jurisdicción.

En el mismo sentido el decreto en mención (**Decreto 1079 de 2015**), consagra que el radio de acción de las empresas que se habiliten para la prestación del servicio de transporte terrestre será de carácter Metropolitano, Distrital o Municipal.

El capítulo 3 del Decreto 1079 de 2015 establece que **las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros** en los niveles básico y de lujo, deben prestar un servicio **eficiente, seguro, oportuno y económico**, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a los cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los convenios internacionales.

El artículo 2.2.1.3.4. del Decreto 1079 de 2015 define la Planilla única de viaje ocasional como *“el documento que debe portar todo conductor de vehículo de servicio público de esta modalidad para la realización de un viaje ocasional”*.

Asimismo, el decreto en mención define los tipos de taxis de la siguiente forma:

Taxi básico: automóvil destinado a la prestación del servicio básico público individual de pasajeros.

Taxi de lujo: vehículo clase automóvil sedan, campero de cuatro puertas y/o camioneta cerrada, destinado a la prestación del servicio público Individual de Pasajeros en este nivel.

El Artículo 2.2.1.3.5.2. del mismo decreto, estipula que 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”*.

Asimismo, que *“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 el mismo sentido que *“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”*.

Y concluye con que **“En los demás casos en los cuales los vehículos taxi salgan del radio de acción autorizado, deberán portar planilla única de viaje ocasional”.**

El artículo 2.2.1.3.5.3. del decreto en mención, define como radio de acción municipal o distrital de un taxi *“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”.*

De igual forma el **decreto 1079 de 2015**, en su **artículo 2.2.1.3.5.4.** estipula que *“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.**”*

En un mismo sentido, el **decreto 1079 de 2015 en su artículo 2.2.1.5.5.13.** estipula que *“los vehículos clase campero y bus escalera vinculados a las empresas de transporte habilitadas para la prestación del servicio mixto, podrán excepcionalmente efectuar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, con el porte de una planilla de viaje ocasional expedida por el Ministerio de Transporte”.*

3. LA PLANILLA UNICA DE VIAJE OCASIONAL

La planilla única de viaje ocasional es un documento que se exige en la actualidad a todo aquel prestador de servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que aspire a salir de su radio de acción sin importar si el desplazamiento se realiza dentro del mismo departamento, cada planilla representa una suma que oscila entre ocho mil y quince mil pesos, la cual encarece significativamente el transporte entre municipios que hacen parte de un mismo departamento.

En la actualidad cualquier vehículo perteneciente a una empresa habilitada para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, que desee de manera excepcional realizar viajes ocasionales en un radio de acción distinto al autorizado, debe inscribirse en el registro nacional de personas naturales o jurídicas, públicas o privadas que prestan servicios al sector público del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), para poder diligenciar en línea la planilla única de viaje ocasional y pagar el valor de la planilla, el cual se le termina sumando al valor de la carrera, causando así una afectación a los usuarios.

Claramente esta planilla representa un detrimento patrimonial en doble vía, debido a que obliga a los usuarios del servicio a enfrentarse a un costo mayor por su desplazamiento, y asimismo al conductor de taxi debe realizar un gasto adicional por la planilla en mención, lo que se puede describir como 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.

Es por eso, que con este proyecto de ley se pretende aliviar las altas cargas que ha impuesto el gobierno nacional a través del Ministerio de transporte a los prestadores de este servicio, a través de la ampliación del campo de acción de los taxistas.

4. SITUACIÓN ACTUAL

la acelerada dinámica tanto económica como ambiental del mundo actual, centra gran importancia en el transporte público en todas sus modalidades, En el caso específico 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 su precio; es un servicio versátil que se ajusta a la necesidad del usuario, ofrece en la mayoría de los casos 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, 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.

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.

Estos servicios ilegales, 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 gomeleo de carros, el cual 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 gomeleados 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.

Todo lo anterior, ha repercutido ferozmente en este servicio público de transporte, llevándolo al borde de su desaparición o convertirlo al cabo de pocos años en una suerte de extraño tipo de transporte que consecuentemente pone en peligro el bienestar económico de familias colombianas enteras que encuentran sustento en esta actividad.

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

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

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

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

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

Artículo 25. Viajes ocasionales. Para la realización de viajes ocasionales en vehículos taxi, se acreditará el cumplimiento de los requisitos que para este efecto señale el Ministerio de Transporte quien establecerá la ficha técnica

para la elaboración y los mecanismos de control correspondientes del formato de la planilla única de viaje ocasional”.

De las anteriores disposiciones podemos concluir que para la fecha de su expedición perseguían un loable fin; pero en el contexto actual, 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 y los altos costos de los seguros todo riesgo, lo cual implica un encarecimiento del transporte de personas y ocasiona una disminución en la demanda.

5. OBJETO DEL PROYECTO

Esta iniciativa tiene como principal objeto exonerar del pago de la planilla única de viaje ocasional a los vehículos de transporte de pasajeros taxis cuyo se desplazamiento se desarrolle dentro de un mismo departamento, en el año 2001 cuando fue creada esta exigencia para el sector era imposible que el legislador vislumbrara los efectos nocivos del gomeleo, la piratería incontrolada y los altos costos de los combustibles sobre el transporte público, por lo que este requisito requiere ser actualizado y puesto en concordancia con la realidad actual, en la que este fenómeno desgasta 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, debido a que estos han disminuido dramáticamente a partir de la expedición del Decreto número 172 de 2001 donde se creó como exigencia la planilla única de viaje ocasional.

En la actualidad el pago de esta planilla 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.

Por tal motivo en aras de lograr un nuevo equilibrio que se concreta en no seguir exigiendo un documento costoso en términos monetarios para un sector del servicio público que amenaza con desaparecer y que fuera constituido con respeto de las formas legales, se pretende que a partir de la entrada en vigencia de esta reforma no se exija al taxista la planilla de viaje

ocasional siempre que el desplazamiento se realice dentro de las fronteras del departamento al cual pertenece el municipio al que se limitó su radio de acción.

6. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

Es importante mencionar que el objeto del presente proyecto de ley ha sido abordado anteriormente en iniciativas que han sido tomadas como base para la consolidación del que hoy se pone a consideración del honorable congreso de la república.

En la legislatura 2013-2014, el 23 de octubre del año 2013 el honorable representante Yahir Fernando Acuña Cardales presento un proyecto que buscaba eliminar el pago de la planilla única de viaje ocasional para los vehículos de transporte taxis cuando se dirigieran a aeropuertos, sin importar que transgredan las fronteras entre departamentos, sin embargo, esta iniciativa no logro surtir todos los debates correspondientes para llegar a convertirse en ley de la república.

Para la legislatura 2014-2015, el 23 de septiembre del año 2014, fue nuevamente radicada por el representante Acuña Cardales, siendo designados como ponentes los representantes Ana María Rincón Herrera, Diego Patiño Amariles y Carlos Alberto Cuero Valencia, sin embargo, en esta oportunidad por tiempos legislativos la iniciativa tampoco logró surtir todos los debates reglamentarios y en concordancia con el 157 de la ley 5° de 1992 fue archivada.

Siguiendo en el tiempo, para la legislatura 2018-2019, el 15 de agosto del año 2018 consiente de la importancia de aliviar al sector taxista de las altas cargas impuestas por la normatividad existente, como representante a la cámara por el departamento de Sucre y bajo el radicado 085 de 2018, puse a consideración una nueva iniciativa que recogía el objeto de las presentadas en los años 2013 y 2014; sin embargo después de surtir positivo en la comisión sexta y en la plenaria de la cámara de representantes, la iniciativa fue archivada por tiempos legislativos al no alcanzar los debates reglamentarios correspondientes en el senado de la república.

Por todo lo anterior, y siguiendo fiel a la importancia de insistir en la aprobación de esta importante iniciativa legislativa, la volvemos a radicar para que sea discutida en la legislatura 2022-2023 y así se pueda exonerar al sector taxista del pago de la planilla única de viaje ocasional, cuando estos

se desplacen dentro de los límites del departamento donde se encuentra el municipio donde fue asignado su radio de acción.

Cordialmente,

MILENE JARAVA DIAZ
H. Representante A La Cámara