

## PROYECTO DE LEY NÚMERO ----- 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”.*

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

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.

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 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 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, E.P.S., en calidad de cotizantes;(...)”*.

En relación con la Seguridad Social ésta 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 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”.

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.

- 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 según lo señalado en el artículo 994 del Código de Comercio, modificado por el 12 del Decreto 01 de 1990.

- Se considera necesario 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, en atención a las condiciones de operación de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros en vehículos taxi y los riesgos a los que se encuentran expuestos en desarrollo de sus tareas.

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 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 la Tarjeta Control.

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, la concertación de la tarifa concertada por representantes del gremio los propietarios y el gobierno municipal, complementar las normas vigentes referentes a los temas mencionados, reglamentar el pago de la cuota 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 verdadero esfuerzo lo debe realizar EL CONDUCTOR Y EL PROPIETARIO ya que LA EMPRESA, es un actor pasivo ya que el único ingreso que percibe es la cuota mensual de administración del vehículo que oscila entre \$18.000 a \$24.000, para comprometer la EMPRESA, se tendría que convertir en ADMINISTRADORA DE TAXIS o recaudar el producido diario del vehículo para así garantizar las obligaciones contraídas así:

SALARIO MENSUAL SMMLV	\$589.500.00
-----------------------	--------------

AUXILIO DE TRANSPORTE	\$70.500,00
PRESTACIONES SOCIALES MENSUALES	\$134.571,00
SEGURIDAD SOCIAL INTEGRAL	\$218.000,00
HORAS EXTRAS	VARÍAN
RECARGO NOCTURNO DOMINGO Y FESTIVO	VARÍAN
DOTACIÓN CADA CUATRO MESES	\$30.000,00
TOTALES	\$1.042,571,00

#### CÁLCULO DE CUOTA DIARIA EXISTIENDO CONTRATO LABORAL

\$1.042,571,00 = 24 Días de labor por pico y placa.

\$43.440 DIARIOS PARA CUMPLIR CON EL CONTRATO LABORAL DEL TAXISTA.

Para garantizar por parte del propietario y la empresa, el pago seguridad social integral, salario y prestaciones sociales, el taxista tendría que producir

\$43.440 pesos MÁS DE LO QUE HA VENIDO PRODUCIENDO FUERA DE LA ENTREGA.

El taxista entregaría así: Turno 8 horas

Entrega al propietario	\$45.000
Combustible (gas)	\$15.000
Lavada	\$5.000
Seguridad social y prestaciones sociales	\$43.440
Total CUOTA DIARIA	\$108.440

Tal es, pues, la normativa, que cualquiera podría pensar que sobre esta temática de la seguridad social ya está todo dicho, escrito y reglado. No obstante, existe una ausencia de normatividad en cuanto a este tema para el gremio de los taxistas de nuestro país, por cuanto los mismos carecen de la protección del derecho a la

seguridad social, en donde ellos diariamente están sometidos a situaciones peligrosas en el ejercicio de sus funciones, como accidentes, atracos, homicidios, etc.

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 la Seguridad Social Integral de conductores de transporte de pasajeros individual tipo taxi, de transporte de carga, especiales, mixtos y camperos y se proponga un tipo de contrato, que beneficie a los actores, LA EMPRESA, EL PROPIETARIO 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 175 de 2001 modificado por el artículo 2° del Decreto Nacional 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 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 2044 del 30 de septiembre de 1988. Artículo 6° del Decreto 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 172 del 5 de febrero de 2001.

Ahora bien, según el artículo 994 del Código de Comercio, modificado por el 12 del Decreto 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 4, 5 y 6, 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 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.

Por último, teniendo en cuenta lo enunciado por el Ministerio de Hacienda en concepto del 26 de mayo de 2015, nos permitimos hacer la modificación del título y armonizar el contenido del proyecto de ley con la modalidad descrita en los decretos antes citados, en aras de evitar confusiones sobre aplicabilidad y garantizar la seguridad jurídica de las normas.

### **Marco constitucional, legal y jurisprudencial**

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 5 de febrero de 2001, tratándose de **Servicio público de transporte terrestre automotor de carga**.

Decreto 172 del 5 de febrero de 2001, tratándose de **Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi**.

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;(…)”.

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



Para la elaboración de este proyecto de ley se contó con el apoyo del Honorable Senador Antonio Navarro Wolf a quien hacemos un reconocimiento por sus valiosos aportes.

**Álvaro Antonio Ashton Giraldo**  
**Senador de la República.**

## PROYECTO DE LEY NÚMERO ----- 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”.*

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.

**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.

**Artículo 2°.** *Seguridad social.* Los conductores de los equipos, destinados al servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema General de Seguridad Social, de lo contrario no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.

**Parágrafo 1°:** Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor tipo taxi asumirán el 75% de los aportes a salud y pensión de los conductores de sus vehículos, y éstos el 25%. El aporte a la ARL será compartido por el propietario y el conductor en partes iguales.

Se tendrá como salario base para la cotización el salario mínimo mensual legal vigente.

**Parágrafo 2°:** Los propietarios no podrán aumentar la cuota que paga el conductor por efecto de la contribución a seguridad social. Las empresas vigilarán que así sea.

El actual parágrafo será de aplicación inmediata en municipios y/o áreas metropolitanas de 500 mil habitantes o más y el Ministerio de Trabajo determinará su aplicación a otros municipios, en los cuales podrá aplicarse el artículo 98 de la Ley 1753 de 2015, cuando los conductores no alcancen el salario mínimo.

**Parágrafo 3°:** Los conductores beneficiarios del régimen subsidiado de salud, mantendrán ese beneficio cuando dejen de trabajar como conductores. Los pensionados no deberán aportar a pensiones.

**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 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 1°.** El Gobierno nacional podrá reglamentar lo establecido en el presente artículo para que este grupo poblacional pueda acceder al Fondo de Solidaridad Pensional a través del programa de subsidio al aporte en pensión.

**Parágrafo 2°.** 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°. Riesgo ocupacional.** El Sistema General de Seguridad Social establecerá las pautas para la afiliación y pago de la cotización a la seguridad social 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.

**Artículo 5°. Requisitos.** 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 podrán afiliarse al Sistema General de Seguridad Social (Salud, Pensión y riesgos laborales), únicamente a través del diligenciamiento del formulario físico y electrónico, establecido en la normativa vigente.

**Parágrafo 1°.** Las entidades administradoras del Sistema General de Riesgos Laborales en ningún caso podrán detener, obstaculizar o negar la afiliación de los conductores del transporte de pasajeros individual tipo taxi, de transporte de carga, especial y mixto y campero en todo el territorio nacional colombiano.

**Parágrafo 2°.** El Gobierno nacional, determinará la necesidad de adicionar un seguro de accidentes personales que ampare los riesgos a los que los conductores se encuentren expuestos, sin perjuicio de las coberturas establecidas en el Sistema General de Seguridad Social.

**Artículo 6°. Sanciones.** La empresa de servicio público de transporte, o quienes operen vehículos dentro del sistema de transporte terrestre automotor en vehículos taxi, transporte

terrestre automotor de carga y transporte terrestre automotor mixto en todo el territorio nacional colombiano sin afiliación al Sistema de Seguridad Social, infringirán las normas de transporte y darán lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, como también a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto número 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.

**Artículo 7°.** Esta ley no define el tipo de relación laboral entre las empresas, los propietarios de los vehículos tipo taxi y los conductores.

**Artículo 8°.** *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.

**H.S. ALVARO ANTONIO ASHTON GIRALDO.**