

Derecho a la Seguridad Social de los Conductores no propietarios de vehículos
públicos Taxi en Bogotá - Estudio de Caso

Claudia Johanna Vega Arciniegas

Universidad La Gran Colombia
Facultad De Postgrados
Especialización en Derecho del Trabajo
Bogotá
2.015

Derecho a la Seguridad Social de los Conductores no propietarios de vehículos
públicos Taxi en Bogotá - Estudio de Caso

Claudia Johanna Vega Arciniegas

Trabajo de Grado para optar por el Título de Especialista en Derecho del Trabajo

ASESOR

Dra. Emilce Garzón Peña

Universidad La Gran Colombia

Facultad De Postgrados

Especialización en Derecho del Trabajo

Bogotá

2.015

Nota de Aceptación

Firma del presidente del jurado

Firma del jurado

Firma del jurado

Bogotá, 19 de Septiembre de 2014

DEDICATORIA

A Dios, a mi Padres, Hermano y Marco Fidel
por el apoyo incondicional en este reto que hoy
está a punto de concluir.

AGRADECIMIENTOS

A mi Empresa, a la Universidad La Gran Colombia y sus docentes así como a los Trabajadores del Gremio de Taxistas de Bogotá que amablemente apoyaron y participaron en este proyecto.

CONTENIDO

INTRODUCCIÓN	13
1.1. TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA	17
1.2. TRABAJO	27
2.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LA PROTECCIÓN DE DERECHOS LABORALES DEL GREMIO TRANSPORTADOR	36
3.1. CARACTERIZACION SECTOR TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL DE VEHICULO TAXI	42
3.2. CONDICIONES LABORALES DE LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTA	44
3.3. DERECHO FUNDAMENTAL A LA SALUD PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTA	53
3.4. COBERTURA DEL RIESGO DE VEJEZ, INVALIDEZ O MUERTE DE LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DE VEHÍCULO EN BOGOTA	60
3.5. RIESGOS LABORALES PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTA	64
3.6. CONTROLES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD SOCIAL PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTA	65
CONCLUSIONES	71
BIBLIOGRAFÍA	75

LISTA DE TABLAS

Tabla 1. Número de Vehículos de Transporte Público Individual Años 2.007 a 2.014	43
Tabla 2. Normatividad relacionada con el Contrato de Trabajo en el Sector Transporte	52
Tabla 3. Cantidad de Taxistas encuestados afiliados a la fecha al Sisben	57
Tabla 4. Comparativo de Normatividad relacionada con la Seguridad Social	58
Tabla 5. Normatividad Controles para las Empresas	66

LISTA DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Tarjeta de Operación Vehículo Taxi 1	69
Ilustración 2. Tarjeta de Operación Vehículo Taxi 2	70

LISTA DE GRAFICAS

Gráfica 1. Estructura del Sector Transporte en Colombia – Sector Central	19
Gráfica 2. Estructura del Sector Transporte en Colombia – Sector Descentralizado	21
Gráfica 3. Funciones de las Entidades del Sector Transporte	22
Gráfica 4. Número de Vehículos de Transporte Público Individual Año 2.007 a 2.014	43
Gráfica 5. Cantidad de propietarios del Vehículo taxi	50
Gráfica 6. Modalidad de Contratación de los Taxistas	51
Gráfica 7. Porcentaje de Trabajadores encuestados que ha pertenecido al Sisben	56
Gráfica 8. Trabajadores encuestados afiliados a una EPS y modalidad de afiliación	59

LISTA DE ANEXOS

Anexo A. Formato de Encuesta	77
Anexo B. Trabajo de Campo - Análisis Encuestas	79
Anexo C. Normatividad relacionada con el trabajo en el Sector Transporte Público	
Individual Taxi	92
Anexo d. Otros Beneficios para el Trabajador Taxista	94

RESUMEN

La presente investigación a partir de la definición del Trabajo y la Seguridad Social como Derechos Fundamentales pretende analizar la situación vista desde los taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá mediante la realización de un Estudio de Caso, que permite la observación de la problemática actual del gremio de conductores de taxi en la ciudad.

Para lo anterior se realiza un proceso metodológico centrado en el Estudio de Caso de un grupo focal de Taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá, así como de herramientas cuantitativas que faciliten la obtención de datos para el análisis de una realidad que hoy vive este grupo de trabajadores colombianos, pertenecientes a un sector abandonado por años por el Estado.

El documento dividido en tres capítulos en los cuales se abordan conceptos de trabajo ligado a la industria del Transporte en Colombia, Derecho a la Seguridad Social en el sector Transporte en el país por medio de un análisis cronológico de la normatividad sobre el tema y para finalizar la presentación del Estudio de caso en el cual se verifica de manera específica las condiciones contractuales de los taxistas, así como en lo referente a la Seguridad Social, los esquemas de protección para los Subsistemas de Salud, Pensión y Riesgos Laborales.

Lo anterior para obtener como conclusión que los trabajadores del Sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi continúan desprotegidos frente a su Derecho fundamental al Trabajo así como a la Seguridad Social, lo anterior a pesar de la promulgación del Decreto 1047 de 2014 que buscó la garantía de derechos laborales por medio de la afiliación de los taxistas al Sistema Integral de Seguridad Social.

INTRODUCCIÓN

A través del tiempo la Seguridad Social ha sido uno de los puntos de discusión de mayor relevancia e impacto en los trabajadores colombianos; desde la Constitución Política de 1991 su protección como Derecho Fundamental ha presentado un gran desarrollo jurisprudencial, reglamentario y doctrinal, en la búsqueda de garantizar no sólo el Derecho al Trabajo, sino también los conexos como lo es el Derecho a la Seguridad Social.

El Derecho al Trabajo se encuentra descrito en la Constitución Política en el Artículo 25 e indica: *“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”* (Constitución Política de Colombia, 1991)

También en la Declaración Universal de Derechos Humanos se estableció en el Artículo 23, numeral 1 que *“Toda persona tiene derecho al trabajo, a la libre elección de su trabajo, a condiciones equitativas y satisfactorias de trabajo y a la protección contra el desempleo”*. (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

En el mismo sentido la Carta Política de Colombia regula la Seguridad Social se en los artículos 48 y 53, y aunque se ubica en los Derechos de Segunda Generación catalogados como Sociales, Económicos, y Culturales; la Jurisprudencia de la Corte Constitucional lo ha definido como un Derecho Fundamental, lo cual implica que el Estado debe garantizar su protección. Lo anterior tiene fundamento en la Declaración

Universal de Derechos Humanos, así como en los diferentes convenios de la Organización Internacional del Trabajo-OIT.

Sin embargo, a nivel normativo la Ley 15 de 1959 reglamento el Transporte Terrestre, así como las relaciones laborales de sus trabajadores de manera genérica, no tuvo en cuenta las diferentes modalidades existentes en el sector, situación que durante décadas ha permitido la vulneración de los derechos laborales de los empleados de este gremio, y más específicamente del Derecho a la Seguridad Social.

En particular en el tema del Transporte terrestre automotor Individual de pasajeros de vehículos Taxi, sólo hasta el año 2014 y dentro del proceso de intervención del Gobierno se expide el Decreto 1047 del 04 de Junio de 2014 que tiene por objeto asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores de taxi. Si bien esta norma entró a regular la obligatoriedad de la afiliación al Sistema de Seguridad Social por parte de los taxistas, es importante indicar que no contempló asuntos generales, como ¿quiénes y en qué proporción deben pagar la Seguridad Social de los Conductores de Taxi?; y específicos, como por ejemplo en Salud el relacionado al manejo de incapacidades, teniendo en cuenta que actualmente aun cuando la EPS incapacita al taxista, los conductores no pueden tomarla, debido a que deben cancelar la cuota al propietario del vehículo aun cuando estén incapacitados haciéndose necesario cumplir su jornada de trabajo enfermos; en Pensión un tema tan relevante como es que la mayoría de trabajadores que por su edad no podrán cumplir los requisitos exigidos por la normatividad vigente para lograr su mesada pensional, y

finalmente en Riesgos Laborales ya existen otros mecanismos por los cuales están protegidos y son pagados por los propietarios de los vehículos, como exigencia de la legislación actual, por lo cual cancelar una suma de dinero por este concepto resulta incoherente para los trabajadores.

Bajo esta perspectiva del Derecho al Trabajo y a la Seguridad Social como Fundamentales, la presente investigación pretende analizar la situación vista desde los taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá mediante un análisis de Estudio de Caso, que permite la observación de la problemática actual del gremio de conductores de taxi en la ciudad de Bogotá.

Para lo cual, se realiza un proceso metodológico centrado en el Estudio de Caso de un grupo focal de Taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá, así como de herramientas cuantitativas que faciliten la obtención de datos para el análisis de una realidad que hoy vive este grupo de trabajadores colombianos, reconociendo como hipótesis que este ha sido un sector abandonado por años por el Estado y que la normatividad vigente no tuvo en cuenta sus verdaderas necesidades y no garantiza la protección integral del Derecho Fundamental a la Seguridad Social.

Para ello el documento se articula en tres capítulos. El primero retoma el concepto de trabajo ligado a la industria del Transporte en Colombia, resaltando la importancia de este sector en la economía del país y sus condiciones laborales. El segundo capítulo, describe las condiciones normativas de protección al Derecho a la

Seguridad Social en el sector Transporte en el país, desde un análisis cronológico. El tercero, presenta el Estudio de caso, en el cual se trabajó con un grupo focal de taxistas de la ciudad de Bogotá, con el fin de caracterizar la situación real frente a la garantía del Derecho Fundamental a la Seguridad Social.

1. TRANSPORTE PÚBLICO y TRABAJO

1.1. TRANSPORTE PÚBLICO EN COLOMBIA

La actividad del transporte hace referencia a la posibilidad de movilizar de un sitio a otro, bienes o personas, haciendo uso de las diferentes modalidades que el Gobierno autorice como lo son el transporte terrestre, aéreo, fluvial, etc.; actividad que está definida en Colombia en el Artículo 6 de la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte así:

“Por 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.” (Ley 336, 1996)

En Colombia el Estado empieza su intervención en el Sector Transporte a partir de la Ley 15 de 1959, inicialmente reglamentando el funcionamiento de las empresas, la prestación del servicio, fijando las tarifas del transporte; y las condiciones salariales y prestacionales de los conductores; posteriormente tiene su desarrollo con el Estatuto Nacional de Transporte en el cual se definen los tipos de servicio que en este sector de la economía pueden ser prestados en el país, modalidades de transporte como lo son la terrestre, aérea, fluvial, etc.; así como la estructura del Transporte, entre otras.

Tabla 1. Evolución normativa del Sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Vehículo taxi

Normatividad	Ley 15 de 1959	Ley 336 de 1996	Decreto 172 de 2001	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Objeto	Intervenir en la Industria del transporte	Adoptar el estatuto nacional de transporte	Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	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	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte

Elaborado por: Claudia Johanna Vega Arciniegas
Fuente: Legislación Colombiana

Con relación a los tipos de servicio de transporte definidos para el sector pueden ser: público y particular; diferenciados por la existencia o no de una contraprestación económica, así como por la normatividad que los regula; siendo definido el primero de éstos en la Ley 105 de 1993, Artículo 3:

“El transporte público es 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...” (Ley 105, 1993)

De igual forma el Artículo 5 de la Ley 336 de 1996 establece como concepto para el Transporte denominado privado o particular, y que no genera una contraprestación económica a quién lo práctica la siguiente:

“El servicio privado de transporte es aquel que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las

personas naturales y/o, jurídicas. En tal caso sus equipos propios deberán cumplir con la normatividad establecida por el Ministerio de Transporte....” (Ley 336, 1996)

El Transporte en Colombia y con la promulgación del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015 que derogó las disposiciones anteriores reglamentarias que hacen referencia a él; está compuesto por el Sector Central al cual pertenecen el Ministerio de Transporte, los Fondos y Órganos Sectoriales de Asesoría y Coordinación; y el Sector Descentralizado, conformado por Entidades Adscritas como lo son INVIAS, la Aerocivil, etc.

Gráfica 1. Estructura del Sector Transporte en Colombia – Sector Central

- | |
|---|
| <p>a. Sector Central</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ministerio del Transporte • Fondos <ul style="list-style-type: none"> ✓ Fondo Nacional para la Reposición y renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros ✓ Fondo Nacional de Seguridad Vial • Órganos Sectoriales de Asesoría y Coordinación <ul style="list-style-type: none"> ✓ Consejo Consultivo de Transporte ✓ Consejo Consultivo de Terminales de transporte ✓ Consejo Consultivo de Seguridad vial ✓ Comisión Intersectorial de corredores logísticos ✓ Comisión Intersectorial de Seguridad Aeroportuaria ✓ Comité de Coordinación permanente entre el Ministerio de Transporte y la Dirección General Marítima, DIMAR |
|---|

Fuente: Decreto 1079 de 2015

Por la anterior es el Gobierno en cabeza del Ministerio del Transporte quién tiene la responsabilidad de generar todo tipo de políticas y planes, que permitan el desarrollo en materia del transporte así como también que regulen las condiciones de quienes

participan en este sector; situación que se plasma en el Decreto 1079 de 2015, Artículo 1.1.1.1., así:

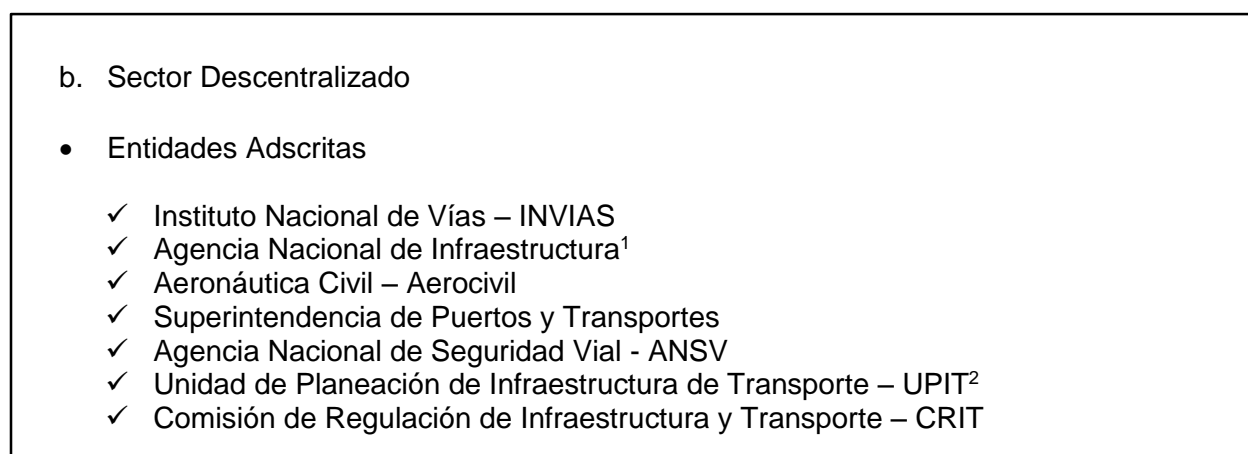
“El Ministerio de Transporte tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo” (Decreto 1079, 2015)

Además el Ministerio de Trabajo se apoya para lograr cumplir su misión con el Fondo Nacional para la Reposición y renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros, que se encarga de atender los requerimientos económicos y financieros para la reposición y renovación del parque automotor de servicio de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y urbano; así como el Fondo Nacional de Seguridad Vial que financia el funcionamiento e inversión de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

Por su parte los diferentes Comités consultivos asesoran al Ministerio de Transporte para la generación de políticas, planes y proyectos, así como en temas específicos como Terminales de Transporte, Seguridad Vial, Logística para corredores viales para el transporte de carga y aspectos relacionados con Seguridad Aeroportuaria y Transporte Marítimo.

Entre las entidades del Sector Descentralizado que juegan un papel importante en el desarrollo del Transporte en Colombia, se encuentra el INVIAS – Instituto Nacional de Vías que se encarga de la ejecución de los proyectos de la infraestructura terrestre, férreas, fluvial así como marítima del país; La Aeronáutica Civil encargada de garantizar el desarrollo de la aviación civil y la administración del espacio aéreo colombiano, entre otras.

Gráfica 2. Estructura del Sector Transporte en Colombia – Sector Descentralizado



Fuente: Decreto 1079 de 2015

Dentro de los entes de Control se encuentra la Superintendencia de Puertos y Transportes responsable de vigilar, inspeccionar y controlar lo relacionado con los

¹ Agencia Nacional de Infraestructura. Tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos. Artículo 1.2.1.2. del Decreto 1079 de 2015.

² Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte. Tiene por objeto planear el desarrollo de la infraestructura de transporte de manera integral, indicativa, permanente y coordinada con los agentes del sector Transporte.

puertos y en con la prestación del servicio de transporte público marítimo, fluvial, terrestre, férreo y aéreo en el país.

Gráfica 3. Funciones de las Entidades del Sector Transporte

Rol		Entidad				
Formulación de políticas, planes y programas. Regulación técnica y económica		Ministerio de Transporte				
Seguimiento a ejecución presupuestal, apoyar la planeación sectorial, control posterior de viabilidad, programación de recursos		DNP				
Programación de recursos, seguimiento a la inversión de las entidades descentralizadas del orden nacional		Ministerio de Hacienda y Crédito Público				
Ejecución de proyectos	Construcción y conservación de la infraestructura a cargo de la Nación	Carretero INVIAS	Aéreo AEROCIVIL	Férreo INVIAS	Fluvial Cormagdalena e IVIAS	Marítimo INVIAS
	Estructuración, ejecución y supervisión de contratos de concesiones y APP	ANI				
	Proyectos de Adecuación a la Infraestructura afectada por la Ola Invernal 2010 - 2011	Colombia Humanitaria				
	Proyectos de recuperación, construcción y reconstrucción de la infraestructura afectada por la Ola Invernal 2010 - 2011	Fondo de Adaptación				
Inspección, vigilancia y control		Superintendencia de Puertos y Transporte				

Fuente: Departamento Nacional de Planeación, 2.013.

También la legislación reguló las modalidades autorizadas para el sector transporte y las clasificó en:

a. Transporte Terrestre Automotor

- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Colectivo Metropolitano, Distrital y Municipal de Pasajeros.

- Sistema de Transporte de Pasajeros

- ✓ Servicio Público de transporte masivo de pasajeros, definido en el Artículo 2.2.1.2.1.2 del Decreto 1079 de 2015 cómo: *“el servicio que se presta a través de una combinación organizada de infraestructura y equipos, en un sistema que cubre un alto volumen de pasajeros y da respuesta un porcentaje significativo de necesidades de movilización”* (Decreto 1079, 2015)

- ✓ Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SEPT) definidos así:

“aquellos servicios de transporte público colectivo integrados y accesibles para la población en radio de acción, que deberán ser prestados por empresas administradoras integrales de los equipos, con sistemas de recaudo centralizado y equipos apropiados, cuya operación será planeada, gestionada y controlada mediante el Sistema de Gestión y Control de Flota, SGCF, por la autoridad de transporte o por quién esta delegue y se estructurarán con base en los resultados de los estudios técnicos desarrollados por cada ente territorial y validados por la Nación a través del DNP” (Decreto 1079, 2015)

- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi que corresponde al servicio prestado por los vehículos taxi, de manera individual y que por sus características no cuentan con horarios o rutas definidas teniendo en cuenta que éstas últimas son acordadas con el pasajero; y en el cual se enfocará la presente investigación. En el Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.1.3.3 esta modalidad de transporte terrestre es definida así:

“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” (Decreto 1079, 2015)

- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera³
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto y definido en el Artículo 6 del Decreto 175 de 2001 Artículo, el cual fue modificado por el artículo 2 del Decreto Nacional 4190 de 2007 así:

³ Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad, 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 en una ruta legalmente autorizada. Artículo 2.2.1.4.3, Decreto 1079 de 2015.

“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.” (Decreto Nacional 4190, 2007)

- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial
- Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

b. Transporte Aéreo

c. Transporte Marítimo y Fluvial: el cual puede ser público, privado y turístico; y corresponde al traslado de personas o carga en una nave o artefacto naval.

d. Transporte Férreo: corresponde al traslado de personas y cargas por vía férrea.

e. Transporte por Cable: se dividen en cuatro grupos: teleférico⁴, cable aéreo⁵, cable remolcador⁶ y funicular⁷.

⁴ Teleférico. Es un sistema de cabinas suspendidas de un cable fijo, las que se transportan por otro cable móvil, generalmente unido a manera de circuito. Artículo 2.2.5.1.3 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

⁵ Cable aéreo: es un sistema compuesto por cables aéreos, en los cuales los vehículos están soportados por uno o más cables, dependiendo del tipo de mecanismo a utilizar, los vehículos son propulsados por un cable tractor o simultáneamente por un sistema de cable sustentador y cable tractor. Artículo 2.2.5.1.3 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

- f. Transporte Público Masivo de Pasajeros por Metro Ligerero, Tren Ligerero, Tranvía y Tren-Tram, definidos en el Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.6.2.2. así:

“ ...

- *Metro Ligerero: sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía, sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados*
- *Tren Ligerero: Sistema ferroviario urbano y/o suburbano para el servicio de pasajeros que se caracteriza por tener derechos exclusivos de vía y ocasionalmente compartir tráfico en vías urbanas. Cuenta con sistemas de control avanzados y capacidades de transporte superiores a los sistemas tranviarios e inferiores a la de los metros pesados.*
- *Tranvía: sistema de transporte ferroviario urbano de pasajeros que se caracterizan por ser guiado, así como por tener componentes de inserción urbana que promueven la convivencia del ciudadano con los medios de transporte*
- *Tren Tram: sistema ferroviario con propiedades urbanas y/o suburbanas que tiene características de tranvía y metro ligerero y que por tanto, puede circular en áreas urbanas a velocidad reducida y en las suburbanas a velocidades medias....”*

(Decreto 1079, 2015)

⁶ Cable remolcador: Es un sistema compuesto por cables utilizados para remolcar pasajeros por zonas de poca pendiente y poca distancia. Artículo 2.2.5.1.3 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte

⁷ Funicular: es un sistema que consiste en vehículos tirados y sustentados por cable que transmiten la tracción al vehículo que se desplaza por rieles o guías instalados a nivel con la vía, sobre una estructura fija. Artículo 2.2.5.1.3 Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte

Por último y en forma específica para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi es el Decreto 172 de 2001 el cual reglamentó no sólo las características que debe cumplir el servicio prestado en esta modalidad de transporte terrestre, sino que además estableció la habilitación de las empresas a las cuales pueden afiliarse los automotores de este tipo.

1.2. TRABAJO

La Organización Internacional del Trabajo diferencia entre el concepto de Trabajo y Empleo, los cuales aclara en los siguientes términos:

“Trabajo es el conjunto de actividades humanas, remuneradas o no, que producen bienes o servicios en una economía, o que satisfacen las necesidades de una comunidad o proveen los medios de sustento necesarios para; milos individuos; mientras que Empleo se define como el trabajo efectuado a cambio de pago (salario, sueldo, comisiones, propinas, pagos a destajo o pagos en especie), sin importar la relación de dependencia, es decir si es empleo dependiente-asalariado, o independiente-autoempleo.” (Levaggi, 2004)

Para el Código Sustantivo del Trabajo, la definición se concreta en lo dispuesto en el artículo No. 5 que dice:

“El trabajo que regula este Código es toda actividad humana libre, ya sea material o intelectual, permanente o transitoria, que una persona natural ejecuta conscientemente al

servicio de otra, y cualquiera que sea su finalidad, siempre que se efectúe en ejecución de un contrato de trabajo.” (Decreto Ley 2663, 1950)

Es así, como se entiende el trabajo como la actividad realizada por toda persona natural de manera voluntaria y libre, que puede ser remunerada o no; y que permite la satisfacción de sus necesidades así como las de su familia.

De igual forma con relación al concepto de Trabajador, el Código Sustantivo del Trabajo en el artículo 22 menciona su definición de manera sencilla indicando que se denomina Trabajador a, *“Quien presta el servicio”* (Decreto Ley 2663, 1950)

Los trabajadores se pueden clasificar en dos grandes grupos: los Dependientes y los Independientes; los primeros están vinculados a la Empresa mediante un contrato de trabajo, mientras que son independiente aquellos individuos que están vinculados a una empresa con un contrato de servicios y son remunerados bajo la figura de honorarios o comisiones.

El Decreto 2800 de 2003 que reglamenta el Decreto Ley 1295 de 1994 el cual determina la organización y administración del Sistema General de Riesgos Profesionales establece en el Artículo 2 la definición para el trabajador independiente en los siguientes términos: *“...toda persona natural que realice una actividad económica o preste sus servicios de manera personal y por su cuenta y riesgo, mediante contratos de carácter civil, comercial o administrativo, distintos al laboral.”* (Decreto 2800, 2003)

De igual forma aunque el Código Sustantivo del Trabajo no aporta una definición explícita para Trabajador Independiente, el oficio de la DIAN N° 004086 de 24 de enero de 2012 en el cual se analiza la aplicación del Art. 173 de la Ley 1450 de 2011 indica:

“...el legislador no definió esta categoría, al acudir al Código Sustantivo del Trabajo, se infiere que cuando no se presentan los elementos constitutivos de un contrato de trabajo, o no se está vinculado a una institución de manera legal o reglamentaria, sino que se prestan servicios a título de honorarios, comisiones o servicios, de manera independiente y por cuenta propia, estamos en presencia de un trabajador independiente.” (Oficio DIAN # 004086, 2012)

Con relación a las condiciones laborales de los trabajadores del Sector Transporte que ocupa esta investigación se puede identificar que desde la Ley 15 de 1959 en el Artículo 15 y de manera general, se dispone que es responsabilidad de las Empresas a las cuales pertenecen los vehículos el pago de salarios y prestaciones sociales, teniendo una responsabilidad solidaria con el propietario del automotor así:

“ El contrato de trabajo verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrados con las empresas respectivas, pero para efecto de pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables.” (Ley 15, 1959)

Posteriormente la Ley 336 de 1.996 reitera esta posición en el Artículo 36 así:

“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes” (Ley 336, 1996)

Aspectos y condiciones laborales que no se regulan de manera completa en las normas específica para el Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, como lo son la Ley 172 de 2001 y el Decreto 1047 de 2014, éste último que tuvo por objetivo garantizar la Seguridad Social de los conductores de taxi.

2. DERECHO AL TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL SECTOR TRANSPORTE

En Colombia la protección del Derecho al Trabajo está contenida en la Constitución Política de 1.991, artículo 25, determinándolo como el Derecho Fundamental de toda persona, bajo la idea de, *“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.”* (Constitución Política de Colombia, 1991); así como del Derecho a la Seguridad Social para todos los habitantes del país, al consagrarlo en la Constitución Política en su artículo 48, el cual dice:

“Se garantiza a todos los habitantes el derecho irrenunciable a la Seguridad Social. El Estado, con la participación de los particulares, ampliará progresivamente la cobertura de la Seguridad Social que comprenderá la prestación de los servicios en la forma que determine la Ley. La Seguridad Social podrá ser prestada por entidades públicas o privadas, de conformidad con la ley. No se podrán destinar ni utilizar los recursos de las instituciones de la Seguridad Social para fines diferentes a ella. La ley definirá los medios para que los recursos destinados a pensiones mantengan su poder adquisitivo constante” (Constitución Política de Colombia, 1991)

Siendo la Seguridad Social reiteradamente definida por la Jurisprudencia como un Derecho Fundamental Constitucional, razón por la cual el Estado está obligado a garantizar su protección a través de la dirección y coordinación así como del control que sobre ésta deba existir. Es así como la Corte Constitucional en la Sentencia T-164 de 2013 indica:

“Es un real derecho fundamental cuya efectividad se deriva de: 1. Su carácter irrenunciable, 2. Su reconocimiento como tal en los Convenios y Tratados Internacionales ratificados por el Estado colombiano y 3. De su prestación como servicio público en concordancia con el principio de Universalidad.” (Sentencia T-164, 2013)

En concordancia con la Seguridad Social, los Derechos Laborales tienen como núcleo fundamental para su desarrollo los principios contenidos en el Artículo 53 de la Carta Política como son:

“...Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad..” (Constitución Política de Colombia, 1991)

Principios que han sido ampliamente revisados y aclarados por la Jurisprudencia así como por la Organización Mundial del Trabajo, quienes lideran se dé la universalización de éstos, quedando en la regulación interna de los países, cómo es el caso de Colombia; de allí que sea la Corte Constitucional quién aclare que la protección al Derecho fundamental del Trabajo no hace distinciones entre un trabajador

dependiente y el independiente, quienes deben gozar de las mismas garantías y protecciones, inclusive sin tener en cuenta el sector al que pertenezcan, es decir privado o público, así:

“No sólo la actividad laboral subordinada está protegida por el derecho fundamental al trabajo. El trabajo no subordinado y libre, aquel ejercido en forma independiente por el individuo, está comprendido en el núcleo esencial del derecho al trabajo. La Constitución más que al trabajo como actividad abstracta protege al trabajador y su dignidad. De ahí el reconocimiento a toda persona del derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas, así como la manifestación de la especial protección del Estado “en todas sus modalidades” (Sentencia T-475, 1992)

Es así como la Declaración Universal de Derechos Humanos en sus artículos 22 y 25 que buscan la garantía para todas las personas de resolver sus necesidades básicas para tener una vida digna. En lo referente a la Seguridad Social indica el artículo 22:

“Toda persona, como miembro de la sociedad, tiene derecho a la seguridad social, y a obtener, mediante el esfuerzo nacional y la cooperación internacional, habida cuenta de la organización y los recursos de cada Estado, la satisfacción de los derechos económicos, sociales y culturales, indispensables a su dignidad y al libre desarrollo de su personalidad.” (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

De igual forma el Artículo 25 de la Declaración Universal de Derechos Humanos reclama como derechos humanos básicos también la vida digna y el bienestar, con la especial protección para las madres y los niños, así:

“1. Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad. 2. La maternidad y la infancia tienen derecho a cuidados y asistencia especiales. Todos los niños, nacidos de matrimonio o fuera de matrimonio, tienen derecho a igual protección social.” (Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

De ahí que el Derecho a la Seguridad Social como un derecho fundamental requiera protección y garantía por parte de Estado, no sólo para los trabajadores dependientes, sino para los autónomos o independientes, que como en caso del sector transporte y específicamente en el de los conductores de transporte público no propietarios de vehículos públicos en Bogotá; requieren de mayor atención a fin de que no sean vulnerados sus derechos laborales.

Por lo anterior el sistema de Seguridad Social Integral en Colombia fue establecido por la Ley 100 de 1993, la cual organiza las entidades, determina los

procedimientos así como las reglas a seguir; siendo definido en el Preámbulo de esta norma así:

“Es el conjunto de instituciones, normas y procedimientos, de que disponen la persona y la comunidad para gozar de una calidad de vida, mediante el cumplimiento progresivo de los planes y programas que el Estado y la sociedad desarrollen para proporcionar la cobertura integral de las contingencias, especialmente las que menoscaban la salud y la capacidad económica, de los habitantes del territorio nacional, con el fin de lograr el bienestar individual y la integración de la comunidad” (Ley 100, 1993)

En cuanto a su estructura la Ley 100 de 1993 establece que está conformado el Sistema de Seguridad Social Integral en Colombia por cuatro subsistemas:

- Subsistema General de Pensión: que busca ofrecer la garantía a los ciudadanos sobre las contingencias derivadas de la vejez, la invalidez y la muerte; mediante el reconocimiento de prestaciones económicas como lo son la pensión de vejez, la pensión de invalidez, pensión de sobreviviente y en caso de no reunir los requisitos solicitar la devolución de saldos o indemnización sustitutiva.
- Subsistema General de Salud: cuyo objetivo principal es la regulación del servicio público esencial de salud, creando las condiciones de acceso al servicio médico de toda la población.

- Subsistema General de Riesgos Laborales: que tiene por objetivo garantizar a los trabajadores las contingencias derivadas como consecuencia de la actividad laboral, mediante el reconocimiento de prestaciones asistenciales y económicas.
- Servicios Sociales complementarios

Con la Ley 100 de 1993 se realizó la reforma más fuerte en el tema de Seguridad Social, al tomar como principios del Sistema los de eficiencia, universalidad, solidaridad, integralidad, unidad y participación contenidos en el Artículo 2 de la misma Ley; y cuyo objetivo principal fue mejorar la calidad de vida de los colombianos, ampliando la cobertura al crear dos regímenes, el Subsidiado y el Contributivo, el primero para las personas sin recursos y el segundo para individuos con capacidad de pago.

2.1. ANTECEDENTES NORMATIVOS DE LA PROTECCIÓN DE DERECHOS LABORALES DEL GREMIO TRANSPORTADOR

Por otra parte se encuentran los trabajadores del Sector Transporte y específicamente conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi; gremio que a través de los años ha ido evolucionando y creciendo; por lo que se hizo evidente la necesidad de la intervención del Estado a fin de garantizar los derechos laborales y especialmente el Derecho a la

Seguridad Social, que estaban viendo vulnerados en muchos de los casos; como consecuencia de esta necesidad desde el año 2011 el Gobierno Colombiano en cabeza del Ministerio de la Protección Social inicio conversaciones con los integrantes del gremio de Taxistas integrado por Conductores, Propietarios y Empresas, en donde se pretendió tratar los siguientes temas:

“1. Cobertura del sistema de seguridad social para los taxistas; 2. Vigilancia en materia de la relación laboral entre el propietario del vehículo, la empresa afiliadora y el conductor y 3. Armonizar la legislación entre el Ministerio de Transportes, la Superintendencia de Transporte y el Ministerio de la Protección Social” (Ministerio Protección Social, 2011)

La legislación contempla una reglamentación que hace referencia a los trabajadores del Sector Transporte desde el año 1959, en la que se promulgó la primera ley que entregaba garantía frente a los Derechos Laborales de los conductores del gremio y que fue la Ley 15 de 1959, en su Artículo 15, el cuál establecía:

“El contrato de trabajo verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrados con las empresas respectivas, pero para efecto de pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables” (Ley 15, 1959)

Posteriormente la Ley 336 de 1996 o Estatuto del Transporte, en su artículo 36 regulo de igual forma que la Ley 15 de 1959, sin diferenciar entre el transporte terrestre de pasajeros colectivo y el transporte terrestre individual o servicio de taxi, que genera que las modalidades de contratación de los trabajadores en estas empresas difieran unas de otras, así:

“Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo. La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.” (Ley 336, 1996)

Con el Decreto 172 de 2001 se reglamenta de manera específica el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, en donde se regulan los aspectos no generales que se desarrollan en este Gremio.

La entrada en vigencia del Decreto 1047 de 2014 busca garantizar la afiliación al Sistema General de Seguridad Social, tal cual lo indica en su artículo 2:

“Seguridad social para conductores. Los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.” (Decreto 1047, 2014)

En el mismo sentido el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte se pronuncia sobre la seguridad social de los conductores de taxi e indica que son las Empresas las encargadas de verificar que los conductores se encuentren afiliados al Sistema, so pena de sanciones, lo anterior de acuerdo al Artículo 2.2.1.3.4.1 del Decreto 1079 de 2015 que indica:

“La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en infracción a las normas de transporte, que dará lugar a sanciones establecidas en el Artículo 46 de la Ley 336 de 1.996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993. Modificado por el Artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya” (Decreto 1079, 2015)

Y es a través de la Resolución 2634 de 2014 que se ordena la implementación de los cambios necesarios en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA) a fin de que los trabajadores taxistas pudieran realizar sus aportes al Sistema de Seguridad Social, en el párrafo 5, así:

*“Que de acuerdo con lo establecido en el Decreto número 1047 de 2014, en 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 hace necesario crear en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes (PILA), los subtipos de cotizante 11
“Conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de*

pasajeros en vehículos taxi Decreto número 1047 de 2014” y 12. “Conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi Decreto número 1047 de 2014. No obligado a cotizar a pensión.” (Resolución 2634, 2014)

También el mismo Decreto 1047 de 2014 en el Artículo 5 y en concordancia con el Decreto 1079 de 2015 Artículo 2.2.1.3.4., establecen como mecanismos de control la sanción para las empresas o multa en caso de que los Conductores de taxi afiliados a sus empresas no cumplan con el requisito del pago de la Seguridad Social, esto en artículo 5⁸.

Así como también determina en el Artículo 21 que la inspección, vigilancia y control de lo establecido en este Decreto deberá ser realizado por el Gobierno Nacional en los siguientes términos:

“Sin perjuicio de las competencias que le corresponden a la Superintendencia Nacional de Salud, a la Unidad de Gestión Pensional y Parafiscales (UGPP) y a la autoridad de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, el Ministerio del Trabajo ejecutará las acciones de inspección, vigilancia y control que se requieran para garantizar el cumplimiento del presente decreto, en lo concerniente a las normas de seguridad social.” (Decreto 1047, 2014)

⁸ “La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.” (Decreto 1047, 2014)

El anterior recuento cronológico da cuenta de la existencia de normatividad relacionada con la protección del Derecho Fundamental de la Seguridad Social para los trabajadores del sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi de manera activa con el Decreto 1047 de 2014, el cual tiene por objetivo la garantía de afiliación como cotizante al Sistema para los Taxistas, pero deja de lado aspectos tan relevantes para el trabajador de este sector, cómo es el de ¿Quién y en qué proporción debe cancelar la seguridad social?, ¿cómo se puede garantizar el Derecho fundamental a la Salud en este gremio cuando sus condiciones de contratación son especialmente particulares?, etc.

3. SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TAXISTAS EN BOGOTÁ – ESTUDIO DE CASO

A continuación se presenta la caracterización de la situación de la Seguridad Social registrada para los taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá, basado en el trabajo de campo que tuvo como población objeto para su realización un grupo focal de cuarenta y seis (46) conductores de taxi, pertenecientes a las empresas Taxi Express, Radio Taxi Aeropuerto, CoperTaxi, Teleclub, Axtaxdorado, Taxi mío, Sociedad Taxistas Unidos, Proturismo, TaxColombia S.A.S., Autotaxi, Taxis a la mano, Taxi@, Radio Taxi Auto Lagos S.A., Autotaxi Ejecutivo, Citytaxi; a quienes se les realizaron encuestas tipo mixto, con preguntas cerradas y abiertas. Ver Anexo A.

3.1. CARACTERIZACION SECTOR TRANSPORTE DE SERVICIO PÚBLICO INDIVIDUAL DE VEHICULO TAXI

En la actualidad en Colombia hay 480.000 vehículos taxis habilitados oficialmente y 800.000 conductores de taxi en todo el país, siendo Bogotá la ciudad con más vehículos registrados, seguida por Medellín, Cali, Barranquilla y Bucaramanga.⁹

Según cifras de la Secretaria de Movilidad tomadas del Observatorio Ambiental de Bogotá a 31 de diciembre de 2014 en la ciudad están inscritos en el Registro Distrital Automotor 52.360 vehículos de servicio Público Individual Taxi, cuyo radio de acción es la ciudad de Bogotá, D.C.

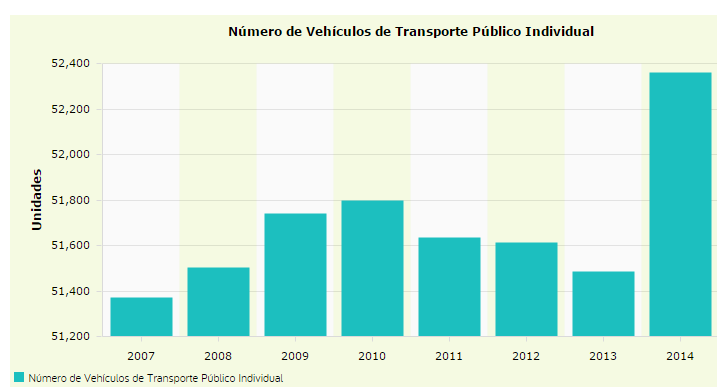
⁹ Dato tomado de la página Web de Caracol Radio a fecha 9 de Septiembre de 2015.
http://caracol.com.co/radio/2014/09/05/nacional/1409925000_401523.html

Tabla 2. Número de Vehículos de Transporte Público Individual Año 2.008 a 2.014

Año	Vehículos	Variación
2.008	51.502	0,26%
2.009	51.741	0,46%
2.010	51.798	0,11%
2.011	51.636	-0,31%
2.012	51.614	-0,04%
2.013	51.486	-0,25%
2.014	52.360	1,70%

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Dirección de Servicio al Ciudadano - Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, Dirección de Estudios sectoriales y de Servicios - Revisado el 1 de Enero de 2015
Tomado de la Web: <http://www.oab.ambientebogota.gov.co/es/indicadores?id=271&v=#>

Los datos de la tabla anterior detallan el número de vehículos así como su crecimiento o decrecimiento desde el año 2.008 al 2.014, en donde se puede identificar que la cifra aumenta de manera significativa entre los años 2.013 y 2.014, lo cual significó un incremento del 1,7%.

Gráfica 4. Número de Vehículos de Transporte Público Individual Año 2.007 a 2.014

Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad, Dirección de Servicio al Ciudadano - Servicios Integrales para la Movilidad – SIM, Dirección de Estudios sectoriales y de Servicios, Revisado el 1 de Enero de 2015
Tomado de la Web: <http://www.oab.ambientebogota.gov.co/es/indicadores?id=271&v=#>

De acuerdo a la cantidad de vehículos taxi y teniendo en cuenta que por cada uno de éstos se requiere de mínimo 2 conductores para cumplir el turno de 12 horas

por trabajador se puede estimar que en la ciudad de Bogotá existen aproximadamente 105.000 personas que ocupan el oficio de taxista; individuos que motivaron esta investigación a fin de validar la vulneración o no del Derecho Fundamental a la Seguridad Social.

3.2. CONDICIONES LABORALES DE LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTA

Inicialmente es importante colocar de presente que para que un vehículo pueda prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi en Colombia debe estar afiliado a una Empresa legalmente constituida y habilitada para esta modalidad de transporte, de acuerdo a lo establecido en el Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.1.3.2.1. Así:

“Las empresas, personas naturales o jurídicas, legalmente constituidas, interesadas en prestar el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículo Taxi, deberán solicitar y obtener la habilitación para operar. La habilitación lleva implícita la autorización para la prestación del servicio público de transporte en esta modalidad” (Decreto 1079, 2015)

El esquema de contratación usado por el Sector de Transporte Público Individual de Taxi en Colombia y también aplicado en la ciudad de Bogotá D.C., no contempla en la gran mayoría de los casos un Contrato de Trabajo, ni verbal ni escrito; por el contrario, es definido por los mismos trabajadores de este gremio como un “Contrato de

Arrendamiento”¹⁰, en donde el propietario del vehículo coloca a disposición del taxista su automotor, para que sea el conductor quién lo trabaje y al finalizar su turno, generalmente correspondiente a 12 horas, entregue una suma de dinero por el arrendamiento del mismo denominada “Cuota”¹¹, que puede oscilar entre \$60.000 y \$90.000, y además devuelva el automóvil lavado y con el tanque de combustible lleno. Finalmente la diferencia entre el dinero obtenido del servicio prestado, la cuota, el costo del lavado y tanqueado del vehículo, es el valor que recibe el conductor como remuneración por la labor realizada.

Con esta forma de contratación el propietario del vehículo Taxi no se considera Empleador y en consecuencia no asume las responsabilidades que se generan a partir del Contrato de Trabajo, como por ejemplo lo relacionado con el pago de las Prestaciones Sociales así como de la Seguridad Social; y por su parte, el Taxista si debe cumplir prestando un servicio personal, es decir conduciendo el vehículo para el logro de la cuota, durante un horario de trabajo definido por el propietario del vehículo y siguiendo las órdenes impartidas por el dueño del automotor.

Ante situaciones como la descrita anteriormente desde la Constitución Política de 1.991, en Colombia se estableció una especial protección para los trabajadores al consagrar en la misma, la garantía por parte del Estado del Derecho al Trabajo; Derecho a la Seguridad Social, La Estabilidad Laboral y la Primacía de la realidad

¹⁰ Dato suministrado en la Encuesta realizada al Señor Jhon Fredy Díaz de la Empresa Taxi Express.

¹¹ Información proporcionada en la Encuesta realizada al Señor Juan Martínez, perteneciente a la Empresa Teleclub

sobre las formalidades; entre otros, todos estos derechos definidos con el fin de equilibrar la relación entre Empleadores y Trabajadores.

De ahí que inicialmente se puede indicar que la relación Propietario de Vehículo y Taxista en los términos actuales, encaja en lo consagrado en el Artículo 53¹² de la Carta Política denominado el Principio de la primacía de la realidad sobre las formalidades; así como en los Artículos 22, 23 y 24 del Código Sustantivo del Trabajo, en los cuales está definido el Contrato de Trabajo, los elementos constitutivos, a decir: la prestación personal del servicio, la continuada subordinación o dependencia y la remuneración; al igual que la presunción legal de la subordinación, pasando la carga de la prueba de éste requisito al presunto Empleador, es decir al propietario del vehículo o Empresa a la cual se encuentra afiliada el automotor.

Frente a este tema la Corte Suprema de Justicia, Sala de Casación Laboral con Ponencia del Magistrado Carlos Ernesto Molina Monsalve y número de Radicación 39259, al revisar en Casación el proceso interpuesto por la cónyuge sobreviviente de un taxista que reclama se declare la existencia de un Contrato de trabajo entre su

¹² “El Congreso expedirá el estatuto del trabajo. La ley correspondiente tendrá en cuenta por lo menos los siguientes principios mínimos fundamentales: Igualdad de oportunidades para los trabajadores; remuneración mínima vital y móvil, proporcional a la cantidad y calidad de trabajo; estabilidad en el empleo; irrenunciabilidad a los beneficios mínimos establecidos en normas laborales; facultades para transigir y conciliar sobre derechos inciertos y discutibles; situación más favorable al trabajador en caso de duda en la aplicación e interpretación de las fuentes formales de derecho; primacía de la realidad sobre formalidades establecidas por los sujetos de las relaciones laborales; garantía a la seguridad social, la capacitación, el adiestramiento y el descanso necesario; protección especial a la mujer, a la maternidad y al trabajador menor de edad. El estado garantiza el derecho al pago oportuno y al reajuste periódico de las pensiones legales. Los convenios internacionales del trabajo debidamente ratificados, hacen parte de la legislación interna. La ley, los contratos, los acuerdos y convenios de trabajo, no pueden menoscabar la libertad, la dignidad humana ni los derechos de los trabajadores.” (Constitución Política de Colombia, 1991)

esposo fallecido y la empresa TAXIS VALCALI S.A., la Corporación se pronuncia favorablemente al NO CASAR la sentencia de segunda instancia en la cual el ad-quem estableció que en la relación laboral se lograron identificar los requisitos para la existencia de Contrato de Trabajo como lo son: la prestación personal del servicio, la continuada subordinación o dependencia y la remuneración.

De acuerdo a lo anterior y basados en el principio de la Primacía de la realidad sobre las formalidades un taxista tiene derecho a que su relación con el propietario del vehículo o con la Empresa a la cual está afiliado el automotor, sea reconocida como una verdadera relación laboral regida por un Contrato de Trabajo siempre y cuando se cumplan con los siguientes elementos:

- a. La prestación personal del Servicio por parte del Taxista, la cual implica que el conductor del vehículo le preste un servicio personal al propietario del mismo o a la Empresa a la cual se encuentra afiliada el automotor, sin que exista la posibilidad de que pueda delegar en otra persona el cumplimiento de esta actividad. El desarrollo del trabajo personal según la Corte Suprema de Justicia le corresponde desvirtuarlo al empleador y en este sentido reitera la Corporación:

“Sostuvo que el primer elemento, que atañe a la <actividad personal> del trabajador, es decir, que sea ejecutada la labor por éste, en el plenario se encontraba debidamente acreditada y no era materia de discusión, pues las partes admitieron que el señor Delgado Villa en vida se desempeñó como conductor del taxi de placas VBT 704, entre las 5 de la tarde y las 5 de la mañana, quien debía entregar el

vehículo luego de cumplido el turno lavado y tanqueado, modalidad de trabajo que ratifican los testigos Ciro Cruz Serna (fol. 94), Oriana Delgado Villa (fol. 95) y Ricardo Nieto Torres (fol. 101). Además, que no obra prueba en el expediente de que el causante pudiera delegar la ejecución de su trabajo.” (Radicación N° 39259, 2013)

- b. Que exista la subordinación entre el conductor del taxi y el propietario del mismo o la empresa a la cual está afiliado el vehículo, situación ante la cual la Corte Suprema de Justicia se pronuncia así:

“Frente al segundo elemento esencial del contrato de trabajo que lo es la <subordinación>, el Tribunal esgrimió que en este asunto operó la presunción legal del CST Art. 24, sin que la parte demandada hubiera podido desvirtuarla, como tampoco la otra presunción legal contenida en la L. 15/1959 Art. 15, que establece “el contrato de trabajo, verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrado con la empresa respectiva, pero para efecto del pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables” (Lo subrayado es del texto original). En esta dirección, adujo que se tenía por demostrado el vínculo laboral contractual entre las partes, que no exige ninguna solemnidad para que se haga documentar por escrito, y consecuente con ello, no se acreditó el contrato de arrendamiento de taxi en el que el propietario rentaba por turnos el vehículo, que en su defensa los accionados habían argumentado.”

(Radicación N° 39259, 2013)

- c. Que el trabajador, en este caso el taxista reciba como contraprestación del servicio prestado una remuneración, en el entendido que de conforme con lo manifestado

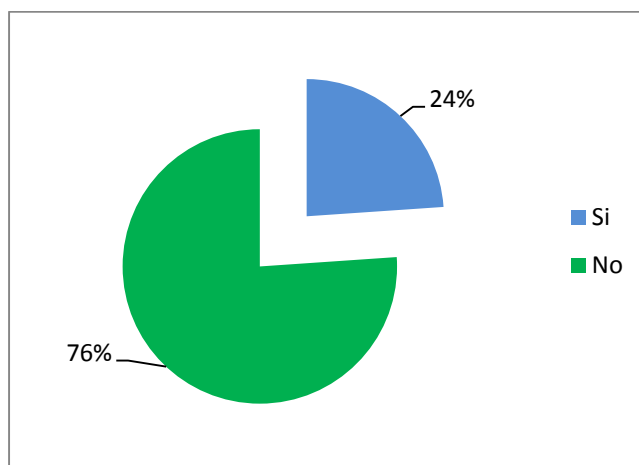
por la Corte Suprema de Justicia - Sala Laboral, es posible pactar el salario por destajo; a fin de que el tercer elemento para la existencia de un Contrato de Trabajo se manifieste en la relación laboral analizada. Esta Corporación se pronuncia e indica sobre este aspecto:

“Del mismo modo, infirió que el tercer elemento de la relación laboral que lo es la <remuneración>, también estaba demostrado, y se traducía en el excedente o ganancia que le quedaba al trabajador en cada turno, después de entregarle al propietario del vehículo la suma diaria de \$25.000,00 y sacar del producido lo correspondiente a la gasolina y el lavado del vehículo, precisando que ello está acorde con lo dispuesto en el CST Art. 27 de que todo trabajo dependiente debe ser remunerado, y el Art. 132 del mismo estatuto sobre la libertad que tienen las partes de pactar la modalidad de salario para el caso la de destajo, “imponiéndose como límite el trueque salvo los eventos del Art. 136 del Código Sustantivo del Trabajo”. Agregó que “Si el producido diario que recoge el conductor va a formar parte de su salario, el que lo tome él directamente o le sea entregado por el propietario no desdibuja la retribución económica que implica”. (Radicación N° 39259, 2013)

Es así que al tomar como referencia los datos obtenidos del grupo foco de conductores encuestado en la presente investigación se puede evidenciar un porcentaje alto de trabajadores, que en la muestra corresponden al 76%, que presta los servicios como taxista en vehículos de los cuales no son los propietarios, sino bajo la modalidad de arrendamiento y en las condiciones laborales antes descritas; aun cuando las características en las cuales trabajan éstos, en muchos de los casos podrían reunir los requisitos para que se conforme un verdadero contrato de trabajo,

tomando como punto de partida lo estipulado en el Código Sustantivo del Trabajo así como las apreciaciones realizadas por la Corte Suprema de Justicia en el caso mencionado atrás.

Gráfica 5. Cantidad de propietarios del Vehículo taxi



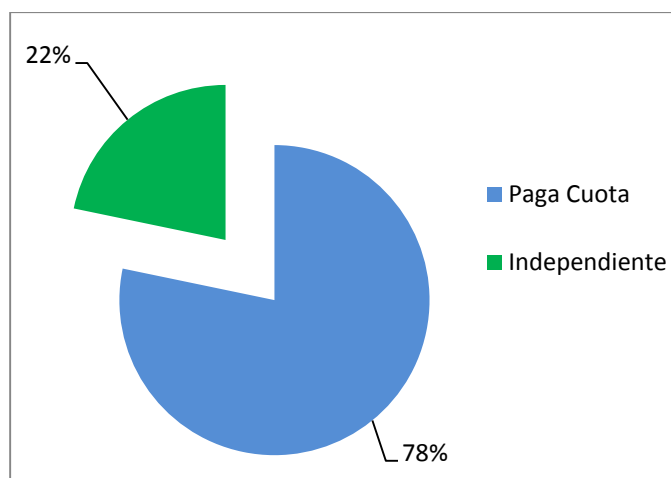
Fuente: Encuesta Investigación Actual
Pregunta 1. ¿El vehículo en el cual presta el servicio es propio?
Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

De igual forma se identifica en la muestra encuestada una proporción similar de conductores de taxi que no son propietarios de los mismos y que no tienen un Contrato de Trabajo que soporte la relación laboral con el propietario del vehículo y menos aún con la Empresa a la cual se encuentra afiliado el automotor; siendo reiterada la modalidad de trabajo del “pago de Cuota” al propietario del vehículo, esquema del cual ya se hizo referencia.

Por lo anterior es pertinente asociar como característica del trabajador en este sector económico, que al no tener la propiedad de un vehículo para prestar el servicio

de transporte en modalidad de Taxi; recurre al esquema de “alquiler” para realizar un trabajo y obtener una remuneración.

Gráfica 6. Modalidad de Contratación de los Taxistas



Fuente: Encuesta Investigación Actual
Pregunta 2. ¿Cuál es la forma de Contratación?
Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

Con respecto a la forma de Contratación de los trabajadores del Sector Transporte y específicamente de los conductores de automotores Individuales de pasajeros de vehículos Taxi, la normatividad especial existente, es decir el Decreto 172 de 2001 no hace referencia al modo en el cual se debe regular la relación laboral entre taxista y propietario del vehículo o empresa a la cual se afilia el automotor; así como también deja fuera del marco normativo las responsabilidades de ésta última con relación al Derecho al Trabajo y la Seguridad Social de los conductores de taxi.

De manera genérica la Ley 15 de 1959 en el Artículo 15, así como la Ley 336 de 1996 o Estatuto Nacional del Transporte indica que para lo relacionado con el pago de

salarios así como prestaciones sociales e indemnizaciones las empresas y los propietarios de los automotores serán solidariamente responsables.

Tabla 3. Normatividad relacionada con el Contrato de Trabajo en el Sector Transporte

Normatividad	Ley 15 de 1959	Ley 336 de 1996
Objeto	Intervenir en la Industria del transporte	Adoptar el estatuto nacional de transporte
Contrato de Trabajo	<p>Artículo 15. El contrato de trabajo verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrados con las empresas respectivas, pero para efecto de pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables.</p>	<p>Artículo 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.</p> <p>La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p>

Elaborado por: Claudia Johanna Vega Arciniegas
Fuente: Ley 15 de 1959 y Ley 336 de 1996

Desde este punto de vista se puede inferir que en Colombia no existe una reglamentación específica con relación al tipo de contratación para los trabajadores del Servicio de transporte público individual en vehículo Taxi, quienes de acuerdo a la costumbre laboran mediante el esquema de “*pago de cuota*” al propietario del vehículo y a los cuales se les desconocen y vulneran sus derechos laborales, como lo menciona el Señor Jesús Camarón al indicar que como taxista “*no tiene vacaciones, incapacidad, etc.*”.

3.3. DERECHO FUNDAMENTAL A LA SALUD PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTÁ

La Organización de Naciones Unidas (ONU) establece en el Preámbulo de la Constitución de la Organización Mundial de la Salud, que fue adoptada por la Conferencia Sanitaria Internacional celebrada en Nueva York del 19 de junio al 22 de julio de 1946 que la Salud:

“es un estado de completo bienestar físico, mental y social, y no solamente la ausencia de afecciones o enfermedades. El goce del grado máximo de salud que se pueda lograr es uno de los derechos fundamentales de todo ser humano sin distinción de raza, religión, ideología política o condición económica o social. La salud de todos los pueblos es una condición fundamental para lograr la paz y la seguridad, y depende de la más amplia cooperación de las personas y de los Estados”. (Constitucion, 1946)

La Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948, en el Artículo 25 establece que la salud forma parte de las garantías que todo ser humano debe tener para lograr un nivel de vida adecuado, así:

“Toda persona tiene derecho a un nivel de vida adecuado que le asegure, así como a su familia, la salud y el bienestar, y en especial la alimentación, el vestido, la vivienda, la asistencia médica y los servicios sociales necesarios; tiene asimismo derecho a los seguros en caso de desempleo, enfermedad, invalidez, viudez, vejez u otros casos de pérdida de sus medios de subsistencia por circunstancias independientes de su voluntad”
(Declaración Universal de Derechos Humanos, 1948)

De igual forma en el Artículo 11, numeral 1 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, fue reconocida la Salud como Derecho Humano, y la define como:

“Los Estados Partes en el presente Pacto reconocen el derecho de toda persona a un nivel de vida adecuado para sí y su familia, incluso alimentación, vestido y vivienda adecuados, y a una mejora continua de las condiciones de existencia. Los Estados Partes tomarán medidas apropiadas para asegurar la efectividad de este derecho, reconociendo a este efecto la importancia esencial de la cooperación internacional fundada en el libre consentimiento.” (Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales, 1.966)

Recientemente el Congreso de la República de Colombia promulgó la Ley Estatutaria 1751 de 2015 en la cual se le otorga el carácter de fundamental al Derecho a la Salud, contenido en la Constitución Política de Colombia en los Derechos sociales, Económicos y Culturales, en el Artículo 49 y que lo define así:

“La atención de la salud y el saneamiento ambiental son servicios públicos a cargo del Estado. Se garantiza a todas las personas el acceso a los servicios de promoción, protección y recuperación de la salud. Corresponde al Estado organizar, dirigir y reglamentar la prestación de servicios de salud a los habitantes y de saneamiento ambiental conforme a los principios de eficiencia, universalidad y solidaridad. También, establecer las políticas para la prestación de servicios de salud por entidades privadas, y ejercer su vigilancia y control. Así mismo, establecer las competencias de la Nación, las entidades territoriales y los particulares, y determinar los aportes a su cargo en los términos y condiciones señalados en la ley. Los servicios de salud se organizarán en

forma descentralizada, por niveles de atención y con participación de la comunidad. La ley señalará los términos en los cuales la atención básica para todos los habitantes será gratuita y obligatoria. Toda persona tiene el deber de procurar el cuidado integral de su salud y la de su comunidad.” (Constitución Política de Colombia, 1991)

Desde antes de la promulgación de la Ley Estatutaria, en Colombia la Corte Constitucional se había pronunciado inicialmente en el sentido de que la Salud debía entenderse como un Derecho Fundamental que podía ser protegido en conexidad con la Vida, la Integridad Personal y la Dignidad Humana, al respecto la Corporación manifiesto en la Sentencia T-260 de 1998:

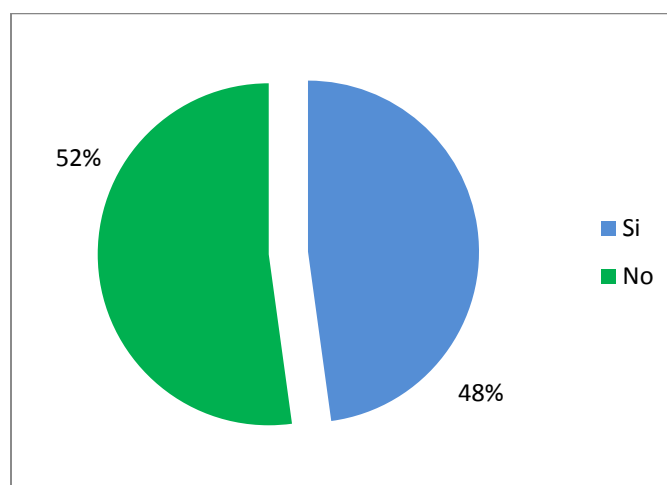
“la necesidad de tutelar el derecho a la salud, cuando haya certeza sobre la vulneración o amenaza de derechos constitucionales con carácter fundamental en cualquier grado y no solamente cuando la vulneración o amenaza de tales derechos sea muy grave; es decir, no debe esperarse, se repite, a estar al borde de una negación completa de los derechos vinculados con el derecho a la salud, para que su tutela proceda.” (Sentencia T-260, 1998)

Posteriormente indicó la Corte Constitucional que la Salud debería considerarse como un Derecho Fundamental autónomo y dispuso: *“El derecho a la salud de los adultos mayores es un derecho fundamental autónomo, dadas las características de especial vulnerabilidad de este grupo poblacional y su particular conexidad con el derecho a la vida y a la dignidad humana.” (Sentencia T-1081, 2.001)*

Para finalmente determinar que el Derecho a la Salud debía ser considerada como Fundamental, esto en la Sentencia T-760 de 2008 en la cual indicó: “*la fundamentalidad del derecho a la salud en lo que respecta a un ámbito básico, el cual coincide con los servicios contemplados por la Constitución, el bloque de constitucionalidad, la ley y los planes obligatorios de salud, con las extensiones necesarias para proteger una vida digna.*”

Pasando a la información obtenida de las encuestas realizadas durante la investigación al grupo foco de conductores de taxi se puede identificar que alrededor del 52% de estos trabajadores ha estado afiliado al Sisben¹³, es decir al Régimen Subsidiado en Salud.

Gráfica 7. Porcentaje de Trabajadores encuestados que ha pertenecido al Sisben



Fuente: Encuesta Investigación Actual
Pregunta 3. ¿Ha estado afiliado al Sisben?
Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

¹³ El Sistema de Selección de Beneficiarios Para Programas Sociales (SISBEN) es una herramienta, conformada por un conjunto de reglas, normas y procedimientos para obtener información socioeconómica confiable y actualizada de grupos específicos en todos los departamentos, distritos y municipios del país

Es relevante resaltar que en el grupo foco encuestado actualmente el 59% de los trabajadores hace parte del Sistema de Selección de Beneficiarios para programas sociales, SISBEN, situación que está en contravía con lo establecido en el Decreto 1047 de 2014, cuyo propósito fue el de asegurar la afiliación a la Seguridad Social para los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.

Tabla 4. Cantidad de Taxistas encuestados afiliados a la fecha al Sisben

Pregunta 3	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Hasta cuándo estuvo afiliado al Sisben?	Año 2.006	1	5%
	Año 2.008	1	5%
	Año 2.009	1	5%
	Año 2.010	1	5%
	Año 2.013	2	9%
	Año 2.014	1	5%
	Actualmente	13	59%
	No recuerda	2	9%

Fuente: Encuesta Investigación Actual
 Pregunta 3. ¿Hasta cuándo estuvo afiliado al Sisben?
 Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

De igual forma aquellos trabajadores que se encuentran en el Régimen Subsidiado consideran que aunque no reciben los mejores servicios, gozan de la posibilidad de obtener servicio médico para ellos y sus familias de manera gratuita; como es el caso del Señor Wenseslao Correa¹⁴ de 43 años y que ha pertenecido al Sisben por 15 años aproximadamente, que *“le ha sacado provecho al Sisben y sin pagar nada”* o como el caso del Sr. Armando Muñoz Delgado¹⁵ conductor de 40 años, quién siente que está protegido en Salud con el Sisben, porque *“ha cubierto a su familia”*.

¹⁴ Taxista Encuestado y perteneciente a la Empresa Autotaxi

¹⁵ Taxista Encuestado y perteneciente a la Empresa Unos

Frente a esta situación la Ley 336 de 1.996 estableció que son las Empresas a las cuales pertenecen los vehículos taxi quienes deben vigilar que los trabajadores estén afiliados al Sistema de Seguridad Social de acuerdo a lo dispuesto en la Ley, así como también el Decreto 1047 de 2014 que aclaró que esta afiliación debía corresponder en la modalidad de Cotizante.

Tabla 5. Comparativo de Normatividad relacionada con la Seguridad Social

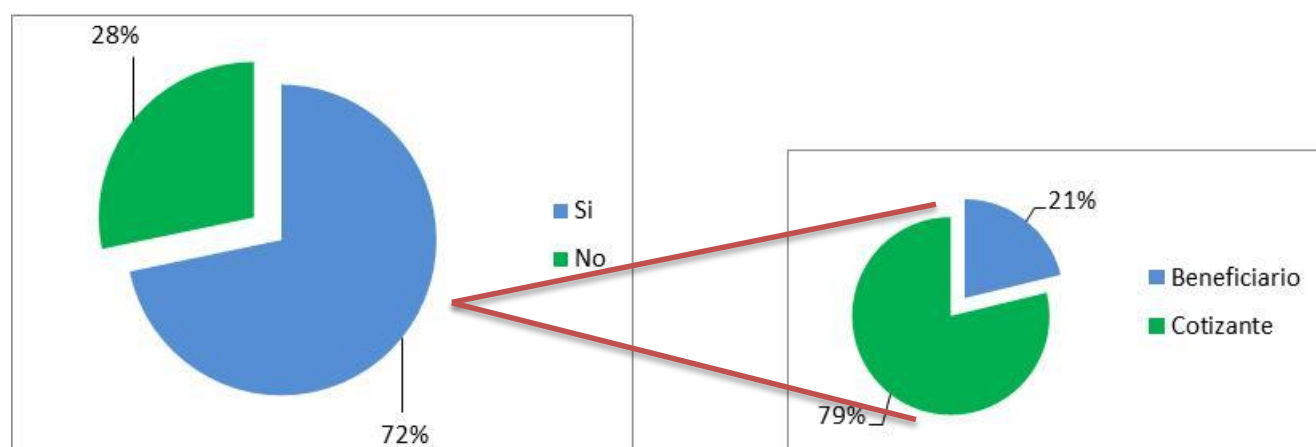
Normatividad	Ley 336 de 1996	Decreto 1047 de 2014
Objeto	Adoptar el estatuto nacional de transporte	Asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi
Seguridad Social	Artículo 34 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. La violación de lo dispuesto en este artículo acarreará las sanciones correspondientes.	Artículo 2 Seguridad social para conductores. Los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales. Artículo 3°. Normativa aplicable y Riesgo Ocupacional. La afiliación y pago de la cotización a la seguridad social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, se regirá por las normas generales establecidas para el Sistema General de Seguridad Social. El riesgo ocupacional de los conductores, para efectos del Sistema General de Riesgos Laborales, se clasifica en el nivel cuatro (IV).

Elaborado por: Claudia Johanna Vega Arciniegas

De acuerdo a la anterior y tomando los datos encontrados en las encuestas realizadas a grupo foco tomado para esta investigación se identificó que en la muestra el 72% de los taxistas están afiliados en el Régimen Contributivo del Subsistema de Seguridad Social en Salud, de los cuales el 79% aporta al sistema en calidad de

Cotizante, mientras que el restante 21% de los taxistas hace parte del Sistema de Salud en calidad de Beneficiario.

Gráfica 8. Trabajadores encuestados afiliados a una EPS y modalidad de afiliación



Fuente: Encuesta Investigación Actual
 Pregunta 3. ¿Hasta cuándo estuvo afiliado al Sisben?
 Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

Del grupo de conductores cubiertos en Salud a través del Sistema Contributivo, en su calidad de cotizantes o beneficiarios de su esposo(a) y compañero(a) permanente se puede observar que no están satisfechos con el servicio recibido, como es el caso del Señor Luis Cardenas¹⁶ de 55 años que dice: “*pagar EPS es botar la plata, porque cuando necesité el servicio de salud le va a tocar pagar a uno para que lo atiendan*”, en los mismos términos se expresa el Señor Jhon Martinez¹⁷ de 41 años de edad y que sobre el tema indica: “*es lo que hay, aunque no es lo que me gustaría. Si la atención en salud fuera óptima no necesitarían de la Tutela para que los atendieran*”, así como el Señor Nelson Espejo conductor de 40 años y perteneciente a la Empresa Taxi Express que se expresa así

¹⁶ Taxista Encuestado perteneciente a la Empresa Taxi Express y afiliado a la EPS Compensar

¹⁷ Taxista Encuestado perteneciente a la Empresa Teleclub y afiliado a la EPS Famisanar

de la protección en salud que tiene al estar afiliado a la EPS Cruz Blanca: “*el servicio de salud es demasiado precario, muchas personas mueren y no les dan el servicio*”.

Los anteriores testimonios son la muestra de la realidad que día a día viven los trabajadores del sector transporte y en este caso de conductores de Taxi, así como la inmensa mayoría de los Colombianos; que habitan en un país en donde aun cuando existen normas que buscan garantizar el Derecho a la Salud, en la realidad estos derechos terminan siendo vulnerados.

3.4. COBERTURA DEL RIESGO DE VEJEZ, INVALIDEZ O MUERTE DE LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DE VEHÍCULO EN BOGOTÁ

De acuerdo a los datos del Ministerio del Trabajo en Colombia hay 22 millones de trabajadores, de los cuales 7.7 millones están cotizando de manera activa al Sistema General de Pensiones y de los cuales en la situación actual del país, sólo van a lograr su pensión 2.000.000; lo que significa que el 90% de las personas que laboran y aportan al sistema no lograrán esta meta. (Ministerio del Trabajo, 2015)

Y es que a partir de la Ley 100 de 1.993 en Colombia el Sistema general de pensiones está conformado por dos regímenes:

- a) Régimen solidario de prima media con prestación definida, el cual se precisó en el Artículo 32 de la Ley 100 de 1.993 así:

“Es un régimen solidario de prestación definida; Los aportes de los afiliados y sus rendimientos, constituyen un fondo común de naturaleza pública, que garantiza el pago de las prestaciones de quienes tengan la calidad de pensionados en cada vigencia, los respectivos gastos de administración y la constitución de reservas de acuerdo con lo dispuesto en la presente ley; y El Estado garantiza el pago de los beneficios a que se hacen acreedores los afiliados.” (Ley 100, 1993)

Este régimen es administrado por el Estado a través de la Administradora Colombiana de Pensiones, Colpensiones creada por la Ley 1151 de 2007 y protege a los afiliados en las contingencias de Vejez, Invalidez y Muerte.

Los requisitos establecidos en la Ley 100 de 1993, modificada por la Ley 797 de 2003, Artículo 33 para que una persona que pertenece al Régimen de Prima Media con Prestación Definida obtenga el derecho a la pensión de Vejez son:

- Haber cumplido cincuenta y cinco (55) años de edad si es mujer, o sesenta (60) años de edad si es hombre. Este requisito fue modificado con el Acto Legislativo 01 de 2.005 y a partir del 1 de enero de 2.014 aumento a (57) años para mujeres y (62) años para los hombres.
- Haber cotizado un mínimo de mil (1.000) semanas en cualquier tiempo, semanas que mediante el Acto Legislativo 01 de 2005 aumentaron en cincuenta (50) semanas de cotización, y a partir del año 2006 se

incrementarán en veinticinco (25) semanas cada año, hasta llegar a 1.300, en el año 2015.

- b) Régimen de ahorro individual con solidaridad fue definido por la Ley 100 de 1.993 así: *“El régimen de ahorro individual con solidaridad es el conjunto de entidades, normas y procedimientos, mediante los cuales se administran los recursos privados y públicos destinados a pagar las pensiones y prestaciones que deban reconocerse a sus afiliados”* (Ley 100, 1993)

En este régimen el requisito para tener el derecho a la pensión de vejez corresponde a tener ahorrado el monto necesario para poder financiar por lo menos una mesada equivalente al 110% del salario mínimo legal vigente.

En el tema de Pensiones el panorama no es alentador en el sector transporte y en este caso en específico para los trabajadores que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, teniendo en cuenta que muchos de los conductores no cotizan para pensión debido a que por su edad no lograrían cumplir los requisitos establecidos por la Ley para lograr la pensión por vejez; es decir en el Régimen solidario de prima media con prestación definida la edad y las semanas de cotización; y el RAIS el monto a ahorrar.

Ante esta situación colocan de presente que un sector como en el cual se desenvuelven debería tener unas condiciones especiales, así lo indica el Señor Juan

Martínez¹⁸ conductor de 41 años y perteneciente a la Empresa Teleclub que al respecto dice: “debería haber un régimen especial como el de las Fuerzas Militares para la pensión”, también consideran que deben tomar otros caminos para lograr la protección de la contingencia de la vejez, como es el caso del Señor Carlos Zamora¹⁹ de 37 años que considera: “que se debe es hacer un capital” que le permita sobrevivir en la vejez.

Además de lo antes mencionado, es decir que en las condiciones actuales de los trabajadores del sector del transporte público de vehículo taxi, no identifican que el Estado esté ofreciendo una garantía real para proteger las contingencias de vejez, invalidez y muerte; se adiciona que no existe una claridad con relación al pago de la Seguridad Social de los Taxistas, teniendo en cuenta que el Decreto 1047 de 2014 no definió quién y en qué proporción debía realizar los aportes a fin de que sean cubiertos estos riesgos en un futuro, situación que genera conflicto entre los conductores teniendo en cuenta que de su trabajo diario deben entregar la misma cantidad de dinero al propietario del vehículo, y adicionalmente realizar el pago de la Seguridad Social en su totalidad, situación que disminuye la remuneración que perciben por cada turno cumplido.

¹⁸ Taxistas Encuestado

¹⁹ Taxista Encuestado afiliado a la Empresa Proturismo y con un tiempo de servicio de 10 años como conductor

3.5. RIESGOS LABORALES PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTÁ

En Riesgos Laborales y con la promulgación del Decreto 1047 de 2014 es donde se definió la obligación de los trabajadores que prestan el servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi de estar afiliados en la modalidad de cotizante al Sistema Integral de Seguridad Social, además también en la misma norma, el Artículo 3 definió el nivel de riesgo sobre el cual debe aportar el conductor así: *“El riesgo ocupacional de los conductores, para efectos del Sistema General de Riesgos Laborales, se clasifica en el nivel cuatro (IV).”* (Decreto 1047, 2014)

Teniendo en cuenta la importancia de la afiliación de los trabajadores al Sistema de Riesgos Laborales y con el fin de evitar que las ARL se interpusieran y no permitieran la afiliación de los conductores de taxi, el Decreto 1047 de 2014 en el Artículo 4 definió de manera específica los requisitos que serían exigidos por las Administradoras de Riesgos para la inclusión de los trabajadores así:

“Para la afiliación del conductor de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, se requerirá únicamente el diligenciamiento del formulario físico o electrónico establecido para tal fin en la normativa vigente.

Parágrafo. Las entidades administradoras del Sistema de Riesgos Laborales, no podrán impedir, entorpecer o negar la afiliación de los conductores cubiertos por el presente decreto.” (Decreto 1047, 2014)

En este sentido consideran los trabajadores encuestados y que hicieron parte del grupo focal para la presente investigación que se cuentan con otros mecanismos actualmente y que son pagados por el propietario del vehículo para cubrir los riesgos a los que están expuestos en la actividad diaria que desempeñan, entre los cuales se encuentran las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual, el Fondo de Responsabilidad y el Seguro de Accidentes Personales, este último incluido en el Decreto 1047 de 2014 y reiterado en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Ley 1079 de 2015. Los anteriores seguros son a cargo del propietario del vehículo así como de la Empresa a la cual pertenece el mismo. Ver Anexo D.

3.6. CONTROLES PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD SOCIAL PARA LOS TAXISTAS NO PROPIETARIOS DEL VEHÍCULO EN BOGOTÁ

Teniendo el Estado la responsabilidad de vigilar el cumplimiento de lo dispuesto en la Legislación colombiana; control y vigilancia que para el caso del Sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi ha sido delegado en los Alcaldes y Autoridades Municipales, de acuerdo a lo estipulado en el Decreto 1079 de 2015, Artículo 2.2.1.3.1.2. así:

“Control y Vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público terrestre de Pasajeros en Vehículos taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.” (Decreto 1079, 2015)

Tabla 6. Normatividad Controles para las Empresas

Normatividad	Decreto 172 de 2001	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Controles		<p>Artículo 5°. Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p>	<p>Art. 2.2.1.4.4.1. Prohibición. La empresa de servicio público de transporte individual que permita la operación de sus vehículos por conductores que no se encuentren afiliados al Sistema de Seguridad Social, incurrirá en una infracción a las normas de transporte, que dará lugar a las sanciones establecidas en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996 y en atención a las circunstancias a la suspensión de la habilitación y permiso de operación, de conformidad con lo establecido en el artículo 281 de la Ley 100 de 1993, modificado por el artículo 113 del Decreto 2150 de 1995 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya.</p>
	<p>Artículo 9. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.</p>		<p>Artículo 2.2.1.3.1.2. Control y Vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del servicio público terrestre de Pasajeros en Vehículos taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función.</p>
			<p>Artículo 2.2.1.8.1.2.1. Infracciones sancionadas con amonestación escrita. Serán sancionadas con amonestación escrita las empresas de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, el radio de acción metropolitano, municipal o distrital que incurran en las siguientes infracciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. No informar a la autoridad de transporte competente los cambios de sede o de domicilio principal b. No mantener actualizada la relación del equipo con el cual presta el servicio

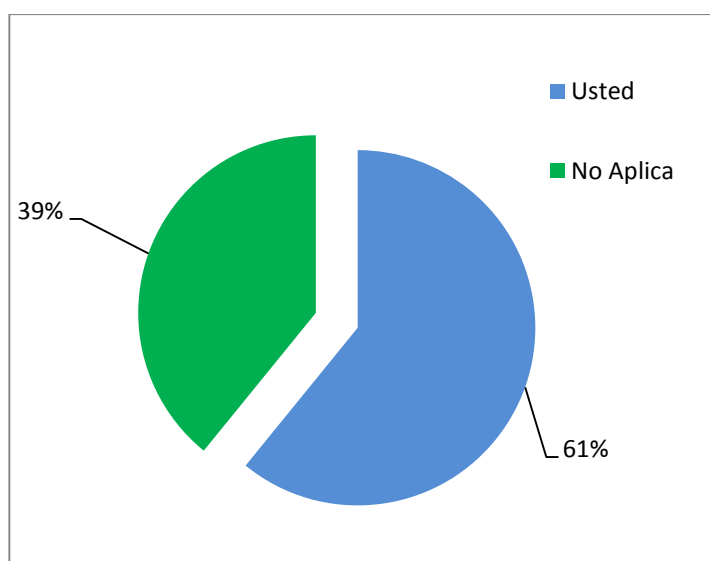
Elaborado por: Claudia Johanna Vega Arciniegas

Además es claro que esta responsabilidad de garantizar la afiliación como cotizantes de los trabajadores de este sector no podía ser asumirla por completo y de la mejor forma por el Gobierno, por lo cual el Decreto 1047 de 2014 así como el

Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Ley 1079 de 2015; estableció la prohibición a las Empresas a las cuales pertenecen los vehículos, de permitir la circulación de automotores cuyos conductores no cumplan con este requisito, so pena de sancionar a la empresa hasta con la suspensión de su permiso de operación.

Responsabilidad que se evidencia no está siendo cumplida por muchas de las Empresas que operan en la ciudad, teniendo en cuenta que existen conductores no sólo que no están afiliados a la Seguridad Social, sino que además gozan de los beneficios del Régimen Subsidiado en salud; perdiendo la oportunidad de lograr la protección frente a los riesgos de vejez, muerte e invalidez; así como también las prestaciones asistenciales y económicas que pueden obtener frente a un accidente de trabajo o una enfermedad laboral, cubiertas por el Subsistema de Riesgos Laborales.

Gráfica 9. Quién realiza el pago de la Seguridad Social



Fuente: Encuesta Investigación Actual
Pregunta 6. ¿Quién paga la seguridad social (Salud-Pensión-ARL)?
Realizada por Claudia Johanna Vega Arciniegas, Agosto de 2015

En este sentido la gráfica anterior muestra como del grupo foco encuestado de conductores de taxi en la ciudad de Bogotá, el 39% no está pagando la Seguridad Social, mientras que si está autorizado por la Empresa a la cual pertenece el vehículo para prestar el servicio de transporte.

Tabla 7. Otros controles para garantizar la afiliación y pago a la seguridad Social de los taxistas

Normatividad	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Controles	<p>Artículo 10. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control.</p> <p>A partir de la publicación del presente decreto, para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:</p> <p>a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir;</p> <p>b) Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar el conductor al Registro de Conductores y así mismo garantizar que al momento del registro del conductor, los documentos del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico- mecánica y la tarjeta de operación, estén vigentes;</p> <p>c) La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Conductores, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.</p>	<p>2.2.1.3.8.11. Requisitos para la expedición de la Tarjeta de Control.</p> <p>A partir de la publicación del presente decreto, para la expedición de la Tarjeta de Control deberá observarse el siguiente procedimiento:</p> <p>a) De conformidad con el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, la empresa deberá constatar que el conductor se encuentra afiliado al Sistema de Seguridad Social como cotizante y que en el sistema se han pagado efectiva y oportunamente los aportes; así mismo deberá verificar que la licencia de conducción esté vigente y que corresponde a la categoría del vehículo que se va a conducir;</p> <p>b) Cumplidos los requisitos establecidos en el literal anterior, la empresa deberá reportar el conductor al Registro de Conductores y así mismo garantizar que al momento del registro del conductor, los documentos del vehículo: Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito SOAT, Certificado de Revisión Técnico- mecánica y la tarjeta de operación, estén vigentes;</p> <p>c) La autoridad de transporte, a través del Sistema de Información y Registro de Conductores, validará el cumplimiento de los requisitos tanto del conductor como del vehículo, garantizando en el mismo toda la trazabilidad del trámite y la generación de alertas por inconsistencias.</p>
	<p>Artículo 11.</p> <p>Contenido de la Tarjeta de Control. La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:</p> <p>a) Fotografía reciente del conductor;</p> <p>b) Número de la tarjeta;</p> <p>c) Nombre completo del conductor;</p> <p>d) Grupo Sanguíneo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado;</p> <p>e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria;</p> <p>f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera;</p> <p>g) Firma y sello de la empresa;</p> <p>h) Número interno del vehículo.</p> <p>El Sistema de Información deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.</p>	<p>2.2.1.3.8.12. Contenido de la tarjeta de control. La Tarjeta de Control contendrá como mínimo los siguientes datos:</p> <p>a) Fotografía reciente del conductor;</p> <p>b) Número de la tarjeta;</p> <p>c) Nombre completo del conductor;</p> <p>d) Grupo Sanguíneo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado;</p> <p>e) Nombre o razón social de la empresa y número de identificación tributaria;</p> <p>f) Letras y números correspondientes a las placas del vehículo que opera;</p> <p>g) Firma y sello de la empresa;</p> <p>h) Número interno del vehículo.</p> <p>El Sistema de Información deberá permitir, en línea y en tiempo real, a través de medios electrónicos, la consulta pública para verificar la información que contiene la Tarjeta de Control.</p>

Elaborado por: Claudia Johanna Vega Arciniegas

De igual forma son las empresas a las cuales pertenecen los vehículos que operan en modalidad de taxi con la Expedición de la Tarjeta de Control quienes deben verificar que el conductor se encuentre afiliado a la Seguridad social como cotizante y que se esté realizando los aportes correspondientes.

También con la expedición de la Tarjeta de Control las Empresas no están realizando la verificación, así como tampoco este documento cumple con el contenido mínimo indicado en el Artículo 2.2.1.3.8.12. del Decreto 1079 de 2.015 que indica en el literal d) “Grupo Sanguíneo e Información de la EPS y ARL a las que el conductor se encuentra afiliado”, haciendo referencia a la información que debe llevar impresa la tarjeta.

Para evidenciar esta situación como parte de la investigación se revisaron las Tarjetas de Control de vehículos taxi y se identificó que efectivamente aunque registran los demás datos requeridos por la norma en este documento, en ninguno de los campos hace referencia a la EPS y ARL a la cual se encuentra afiliado el conductor, como es el caso de los siguientes dos vehículos:

Ilustración 1. Tarjeta de Operación Vehículo Taxi 1



Foto tomada por: Claudia Johanna Vega Arciniegas, Fecha: 26 de Agosto de 2.015. Carácter Educativo

Ilustración 2. Tarjeta de Operación Vehículo Taxi 2

SECRETARÍA DE MOVILIDAD
BOGOTÁ D.C.
SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL
DE PASAJEROS EN VEHÍCULOS CLASE TAXI
DECRETO 400 DE SEPTIEMBRE 26 DE 2014

TARJETA No. **983647**

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.
SECRETARÍA DISTRITAL DE MOVILIDAD

ESTA TARJETA DE CONTROL SOLO SE PUEDE RECLAMAR EN LA EMPRESA DONDE SE ENCUENTRA AFILIADO SU VEHÍCULO DECRETO 172 DEL 05/02/2001

RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.

NOMBRES Y APELLIDOS. **FELIX MORERA URREA** R.H. **AB+**

No. REVISIÓN TECNOMECÁNICA **23436273** FECHA DE VENCIMIENTO **08-Ago-16**

PLACA **VDQ928** No. DE ORDEN **23690** CÓDIGO DE BARRAS

REFRENDACIONES - DECRETO 172 DE FEBRERO 5 DE 2001 - CONTROL BIMESTRAL

EXPEDICIÓN **13-Ago-15** REFRENDACIÓN REFRENDACIÓN REFRENDACIÓN REFRENDACIÓN REFRENDACIÓN
13 AGO 2015

CARRERA CENTRO COMERCIAL AUTOMOTRIZ SITIO DE CONTROL EMPRESA DIRECCIÓN Y TELÉFONO
Radio Taxi Aeropuerto S.A. Avenida Calle 9 N° 50 - 15 - Tel.: 420 2600 Bogotá D.C.

LISTADO DE VALORES POR UNIDADES

UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR	UNID	VALOR
50	3.900	68	5.300	86	6.700	104	8.100	122	9.500	140	10.900	158	12.300	175	13.700
51	4.000	69	5.400	87	6.800	105	8.200	123	9.600	141	11.000	159	12.400	176	13.800
														177	13.800
														194	15.100
														195	15.200

Foto tomada por: Claudia Johanna Vega Arciniegas con Carácter Educativo
Fecha: 26 de Agosto de 2.015

Situaciones como las antes descritas dejan entrever que los controles dispuestos por el Gobierno no han sido eficaces, en la medida que los encargados de realizar dichas verificaciones no la están ejecutando de la manera correcta, por lo cual, hoy existen conductores de taxi que no están afiliados a la Seguridad Social como cotizantes.

CONCLUSIONES

A continuación se presenta las conclusiones de la situación de Trabajo y Seguridad Social registrada para los taxistas no propietarios de vehículos públicos en Bogotá, basado en el trabajo de campo para alimentar el Estudio de Caso realizado al Sector público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi.

- Los conductores de taxi no propietarios del vehículo en la ciudad de Bogotá trabajan sin la existencia de un contrato de trabajo, sino bajo una modalidad que se asemeja más a un “contrato de arrendamiento” en donde al dueño del vehículo se le entrega una suma de dinero o “cuota” por el uso del mismo, se devuelve el automotor lavado y tanqueado; y el valor restante corresponde a la ganancia o remuneración por el turno equivalente a 12 horas. Bajo este esquema no existen responsabilidades laborales con relación al taxista, ni por parte del propietario del vehículo, ni de la empresa al cual está afiliado el automotor, convirtiendo una relación laboral propiamente dicha en un contrato civil como lo es el de arrendamiento.

Por lo anterior los taxistas no gozan de los beneficios asociados a un Contrato de Trabajo como son las prestaciones sociales, la seguridad social, los descansos remunerados, etc.

- Teniendo en cuenta la relación existente entre taxista y propietario de vehículo y basado en el Principio de la Primacía de la realidad sobre las formalidades, un conductor de taxi tiene derecho a que su relación laboral sea reconocida y se rija por un Contrato de Trabajo siempre y cuando se cumplan con: (a) La prestación personal del Servicio por parte del Taxista, que implica que el conductor del vehículo preste un servicio personal al propietario del mismo, sin que exista la posibilidad de que pueda delegar en otra persona el cumplimiento de esta actividad; (b) Exista la subordinación entre el conductor del taxi y el propietario del mismo o la empresa a la cual está afiliado el vehículo; y (c) Que el taxista reciba como contraprestación de su trabajo una remuneración. Los anteriores corresponden a los elementos requeridos para la existencia de un Contrato de Trabajo, los cuales están descritos en el Código Sustantivo del Trabajo y han sido reiterados en la Jurisprudencia.
- Realizado el recuento cronológico de la normatividad relacionada con el sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi se encuentra que básicamente el Decreto 1047 de 2014 y Decreto 1079 de 2015 son los que tratan de garantizar el Derecho Fundamental a la Seguridad Social, dejando de lado aspectos tan importantes como lo es la definición de ¿Quién o Quiénes deben pagar el aporte a la seguridad social?, y ¿en Qué proporciones debe realizarse este pago?, situación que al no ser definida por la norma se convirtió en una consecuencia desfavorable para los trabajadores de este gremio, que a fin de no incumplir con un requisito legal, tienen que empezar a

cubrir la totalidad del aporte al sistema; y quedar sin herramientas jurídicas para exigir tanto a propietarios como a Empresas la participación en el pago de esta suma de dinero.

- Aunque la Ley reiteró en el Decreto 1079 de 2014 que son los Alcaldes y Autoridades Municipales los encargados de realizar inspección, control y vigilancia en este sector; así como también responsabilizó a las Empresas habilitadas para la modalidad de Transporte en Vehículo Taxi, de verificar que los conductores de los automotores pertenecientes a éstas, estuvieran afiliados como cotizantes y realizando sus aportes al Sistema Integral de Seguridad Social so pena de multas y sanciones; es evidente que no se está cumpliendo lo estipulado en la Ley y además no existe control por parte de las autoridades competentes, en este caso la Alcaldía Distrital de Bogotá así como la Secretaria de Movilidad. Lo anterior tomando como base la información recolectada en la muestra del grupo focal por medio de la encuesta realizada durante el mes de Agosto de 2015.

Finalmente en este Estudio de Caso se puede concluir que los trabajadores del Sector Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi continúan desprotegidos frente a su Derecho fundamental al Trabajo así como a la Seguridad Social, lo anterior a pesar de la promulgación del Decreto 1047 de 2014 que buscó la garantía de derechos laborales por medio de la afiliación de los taxistas al Sistema Integral de Seguridad Social; esto teniendo en cuenta que ante una situación

compleja; que inicia desde la forma de contratación de los trabajadores, la cual no ha sido regulada por la normatividad colombiana para el caso específico de los taxistas; pasa por unas características especiales de trabajo, ante las cuales los empleadores o propietarios de los vehículos están más interesados en una ganancia económica que en la generación de un empleo digno así como en el respeto de unas condiciones laborales saludables; y termina con la búsqueda de la protección de la Seguridad Social, la cual sin tener asegurados los dos puntos anteriores, tambalea frente a una reglamentación incompleta que aunque con el firme Espíritu de garantizar la protección de un derecho fundamental, como lo es la Seguridad Social, deja de lado aspectos económicos que son los que finalmente cuentan en el momento de la aplicación de la normatividad.

BIBLIOGRAFÍA

Decreto Ley 2663 (5 de Agosto de 1950).

2011, B. d. (22 de Febrero de 2011). *Ministerio Protección Social*. Recuperado el 28 de Febrero de 2015, de Ministerio Protección Social:
<http://www.minsalud.gov.co/Paginas/Minprotecci%C3%B3nbuscagarantizarelpagodelaseguridadsocialataxistas.aspx>

(23 de septiembre de 2013). Obtenido de
http://www.previsionsocial.gob.cl/subprev/?page_id=7285

(23 de septiembre de 2013). Obtenido de
http://www.previsionsocial.gob.cl/subprev/?page_id=7285

chile, U. d. (s.f.). http://www.tesis.uchile.cl/tesis/uchile/2010/ec-dagostino_pi/pdfAmont/ec-dagostino_pi.pdf.

Constitucion (Organización Mundial de la Salud 22 de Julio de 1946).

Constitución Política de Colombia. (1991).

Declaración Universal de Derechos Humanos (1948).

Decreto 1047 (4 de Junio de 2014).

Decreto 1079 (Congreso de Colombia 26 de Mayo de 2015).

Decreto 2800 (2003).

<https://www.miplanilla.com/contenido/independientes/0714-conductores-taxis-deben-tener-cobertura-sistema-general-seguridad-social.aspx>. (s.f.).

Levaggi, V. (9 de Agosto de 2004). *Organización Internacional del Trabajo*. Recuperado el 19 de Mayo de 2015, de ¿Qué es el trabajo decente?:
http://www.ilo.org/americas/sala-de-prensa/WCMS_LIM_653_SP/lang-es/index.htm

Ley 100 (1993).

Ley 100, Artículo 10 (1993).

Ley 105 (Congreso de Colombia 30 de Diciembre de 1993).

Ley 15 (1959).

Ley 336 (20 de Diciembre de 1996).

Ley 336 (Congreso de Colombia 20 de Diciembre de 1996).

Oficio DIAN # 004086 (24 de Enero de 2012).

Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales (1.966).

PEÑA, K. J. (09 de 05 de 2011). Obtenido de <http://www.su-vida.com/node/1127>

Radicación N° 39259 (Corte Suprema de Justicia 17 de Abril de 2013).

Resolución 2634 (2014).

Sentencia T-1081 (Corte Constitucional 2.001).

Sentencia T-164 (Corte Constitucional 2013).

Sentencia T-260 (Corte Constitucional 1998).

Sentencia T-475 (Corte Constitucional 29 de 07 de 1992).

Anexo A. Formato de Encuesta

UNIVERSIDAD LA GRAN COLOMBIA

TRABAJO DE TESIS: Seguridad Social Taxistas
RESPONSABLE: Claudia Johanna Vega Arciniegas

INSTRUMENTO DE EVALUACIÓN: ENCUESTA SEGURIDAD SOCIAL TAXISTAS. El presente instrumento de encuesta se elabora con fines netamente académicos. Le agradecemos leer atentamente las preguntas y contestar según su experiencia de trabajo.

Nombre: _____ Edad: _____

Tiempo de servicio como Taxista: _____ Empresa Actual: _____

1. ¿El vehículo en el cual presta el servicio es propio?

SI NO

2. ¿Cuál es la forma de Contratación?

Contrato de Trabajo

Independiente ¿Cómo funciona?

3. ¿Ha estado afiliado al Sisben?

SI ¿Cuánto tiempo? _____

¿Hasta cuándo estuvo afiliado? _____ (fecha aprox.)

NO

4. ¿Está afiliado a una EPS?

SI ¿A qué fondo está afiliado? _____

¿Desde Cuándo? _____ (fecha aprox.)

¿Qué tipo de Afiliación tiene? Cotizante Beneficiario

NO

5. ¿Es pensionado?

SI ¿A qué fondo está afiliado? _____

¿Desde Cuándo? _____ (fecha aprox.)

NO

6. ¿Quién paga la seguridad social (Salud-Pensión-ARL)?

Usted

Empleador

Empresa

Usted y Patrón. En qué proporción Ud. _____ % Patrón _____% (valores aprox.)

Usted y Empresa. En qué proporción Ud. _____ % Empresa _____% (valores aprox.)

7. ¿Conoce el Decreto 1047 de 2014?

SI ¿Qué opina de esta norma?

NO

8. ¿Siente que está protegido en las actuales condiciones en lo relacionado con Seguridad social, es decir, en salud, pensión y riesgos laborales?

SI NO

¿Por qué?

Anexo B. Trabajo de Campo - Análisis Encuestas

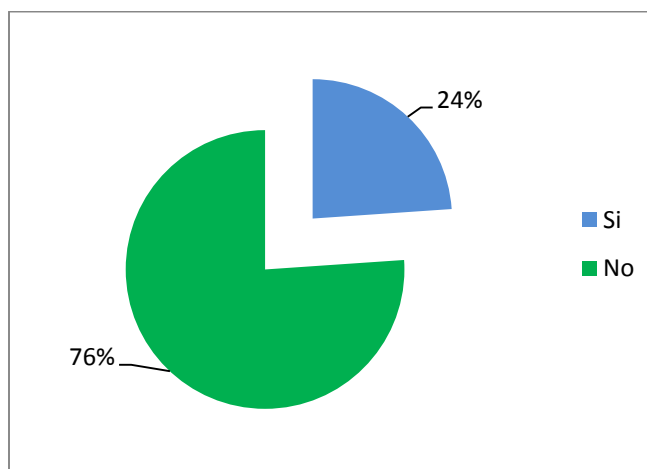
La metodología para la presente investigación es mixta, debido a que incluye herramientas cualitativas y cuantitativas, así como también un modelo explicativo y exploratorio, con el objetivo de lograr diagnosticar la actual situación de los trabajadores del gremio de taxistas en Bogotá, específicamente no propietarios de vehículos.

Como herramienta se utilizó una encuesta para la recolección de información, construida con base a los datos requeridos de los taxistas. Ver Anexo A.

A continuación se presenta la recopilación y análisis de las preguntas realizadas en la encuesta a un grupo foco de conductores de Taxi en la ciudad de Bogotá, las cuales después de varios intentos fracasados para ser practicadas en horario diurno, se ejecutaron durante 4 sábados en el horario de 11 p.m. a 1 a.m. del mes de agosto.

1. ¿El vehículo en el cual presta el servicio es propio?

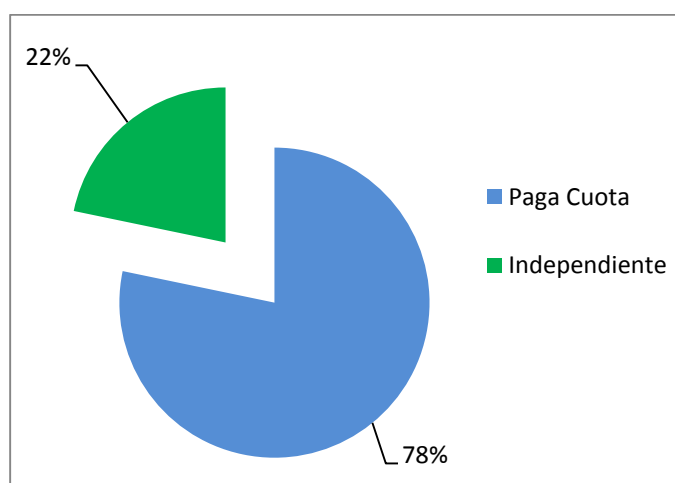
Frente a la primera pregunta el 76% de los taxistas encuestados no son propietarios del en el que trabajan, mientras que el 24% si es dueño del vehículo.



Pregunta 1	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿El vehículo en el cual presta el servicio es propio?	Si	11	24%
	No	35	76%

2. ¿Cuál es la forma de Contratación?

Con relación a la forma de contratación de los trabajadores en el sector de Transporte Público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, el 78% de los taxistas paga una cuota al propietario del automotor por su uso, mientras que el 22% corresponde a los propietarios de vehículos

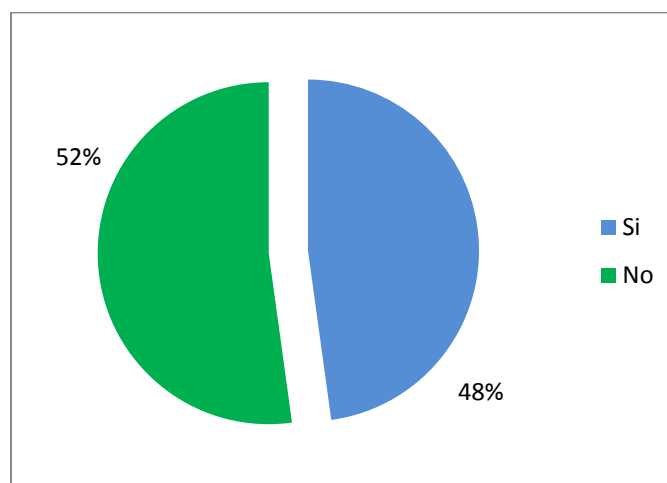


Pregunta 2	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Cuál es la forma de Contratación?	Paga Cuota	36	78%
	Independiente	10	22%

Estas cifras coinciden con el número de trabajadores que no son propietarios de vehículos, con la diferencia de 1 individuo quien indicó que paga cuota pero a un familiar por el automotor.

3. ¿Ha estado afiliado al Sisben?

A la pregunta de si ha estado afiliado al Sisben, es decir al Régimen subsidiado creado en la Ley 100 de 1993, el 48% de los encuestados respondió que SI, mientras que el restante 52% no ha pertenecido a este régimen de salud.



Pregunta 3	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Ha estado afiliado al Sisben?	Si	22	48%
	No	24	52%

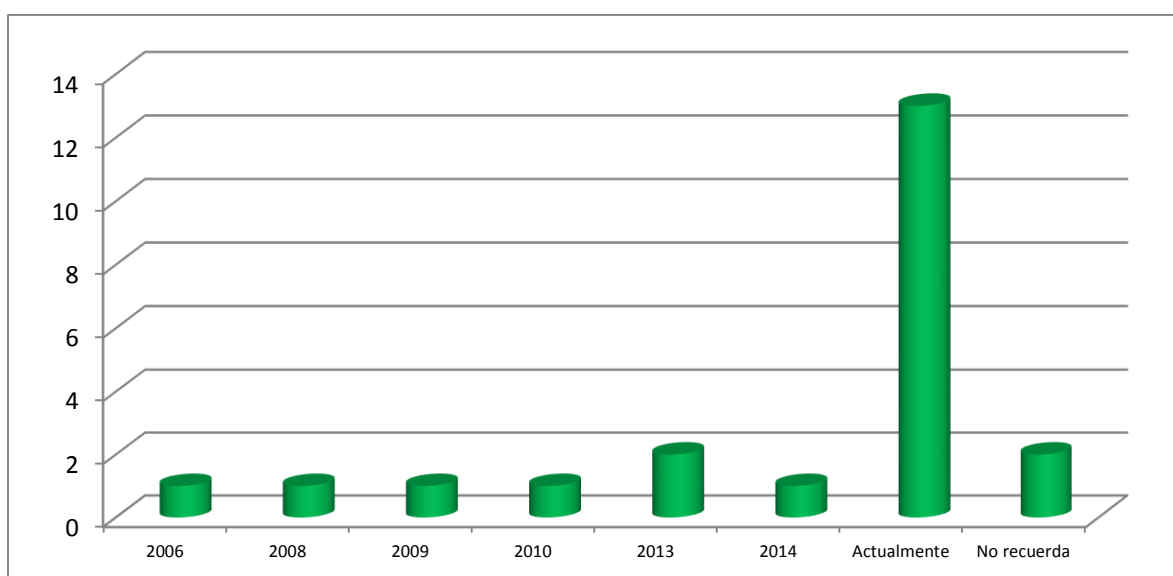
Es pertinente resaltar que el 59% de los conductores se encuentran actualmente afiliados al Sisben, situación que está en contravía de lo reglamentado en el Decreto 1047 de 2014, que indica que los taxistas deben estar afiliados a la Seguridad Social como cotizantes.

¿Hasta cuándo estuvo afiliado?

Pregunta 3	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Hasta cuándo estuvo	2006	1	5%

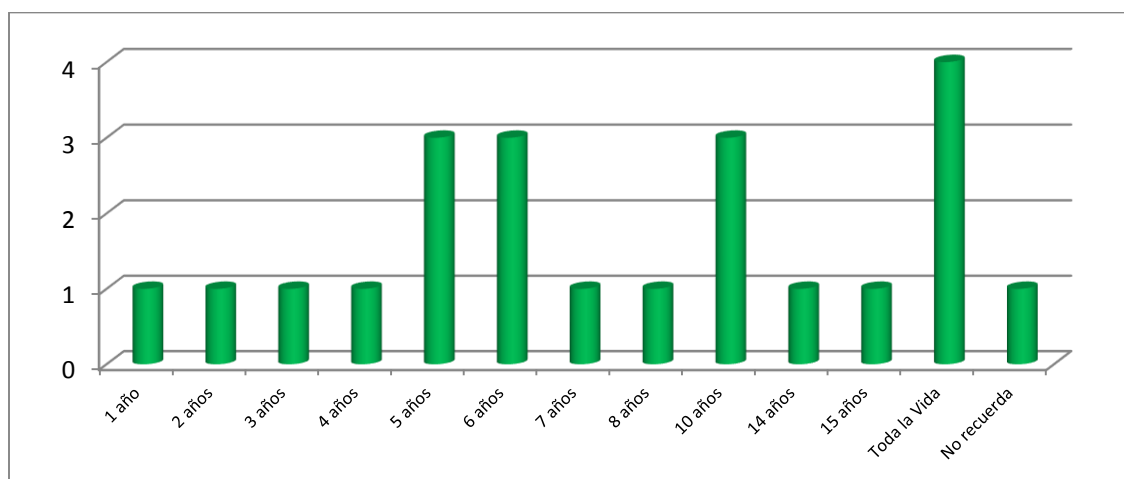
afiliado?	2008	1	5%
	2009	1	5%
	2010	1	5%
	2013	2	9%
	2014	1	5%
	Actualmente	13	59%
	No recuerda	2	9%

La situación se puede evidenciar fácilmente en la siguiente gráfica:



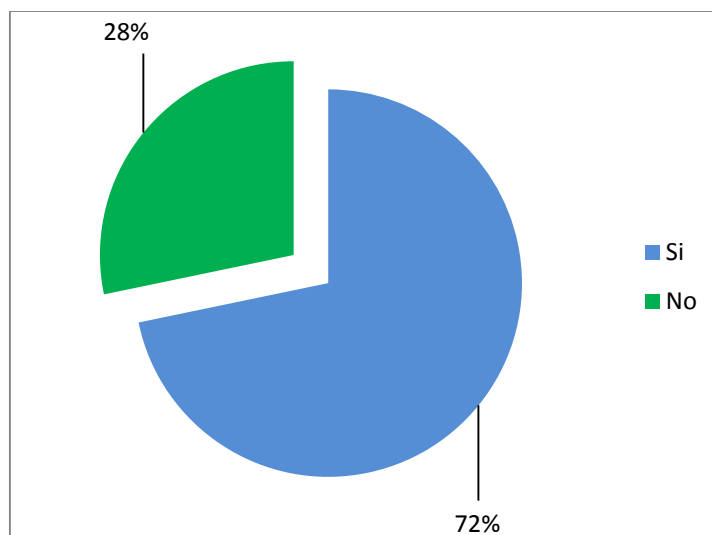
¿Cuánto tiempo estuvo afiliado al Sisben?

También se les preguntó a los taxistas por el tiempo de permanencia en el Régimen subsidiado evidenciando que el 82% ha permanecido en el Sisben por más de 5 años, e inclusive el 18% durante toda su vida ha formado parte de este régimen de salud.



Pregunta 3	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Cuánto tiempo estuvo afiliado al Sisben?	1 año	1	5%
	2 años	1	5%
	3 años	1	5%
	4 años	1	5%
	5 años	3	14%
	6 años	3	14%
	7 años	1	5%
	8 años	1	5%
	10 años	3	14%
	14 años	1	5%
	15 años	1	5%
	Toda la Vida	4	18%
	No recuerda	1	5%

4. ¿Está afiliado a una EPS?

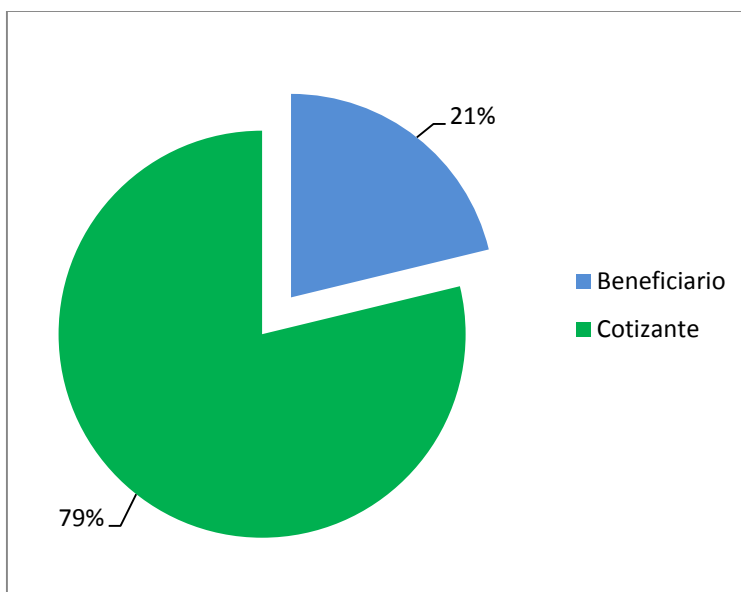


Con relación a la pregunta si ha estado afiliado a una EPS el 72% de los encuestados responde afirmativamente, mientras que el 28% no lo ha estado.

Pregunta 4	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Está afiliado a una EPS?	Si	33	72%
	No	13	28%

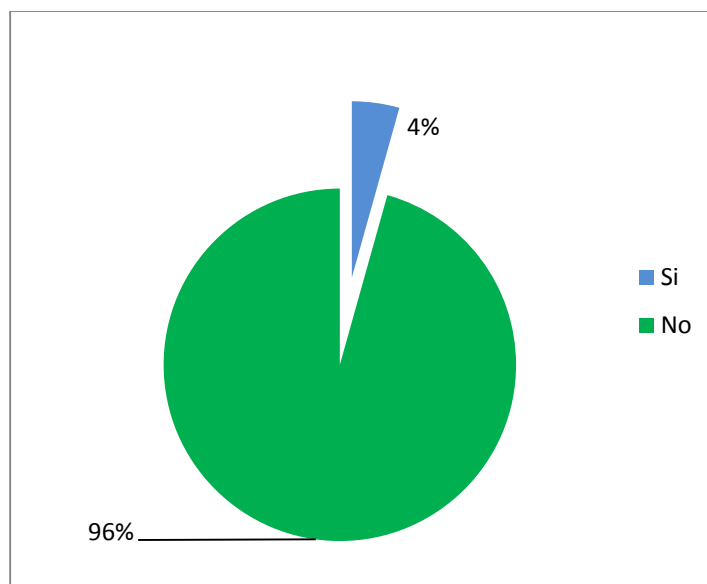
Teniendo en cuenta la relevancia de conocer si la afiliación al Régimen Contributivo por parte de los trabajadores de este servicio público es como Cotizante o como beneficiario, se indagó sobre esta información a la cual el 70% cotiza al sistema de seguridad social en salud así como los demás riesgos, mientras que el 21% está afiliado al Régimen como beneficiario.

¿Qué tipo de afiliación tiene?



Pregunta 4	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Qué tipo de Afiliación tiene?	Cotizante	26	79%
	Beneficiario	7	21%

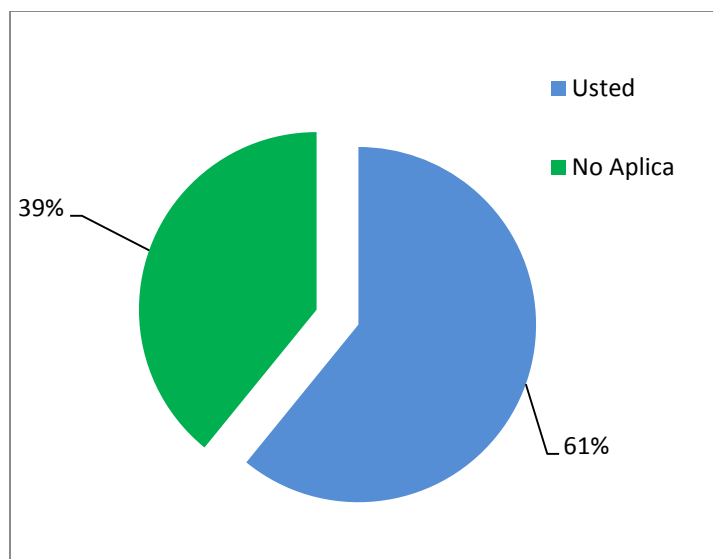
5. ¿Es pensionado?



En esta pregunta el 96% de los encuestados respondió que no es pensionado y sólo el 2% ya está pensionado.

Pregunta 5	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Es pensionado?	Si	2	4%
	No	44	96%

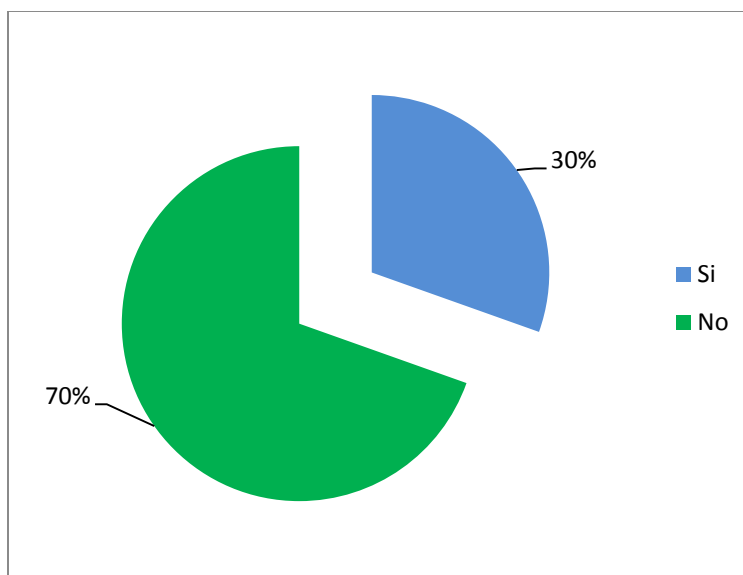
6. ¿Quién paga la seguridad social (Salud-Pensión-ARL)?



Pregunta 6	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Quién paga la seguridad social (Salud-Pensión-ARL)	Usted	28	61%
	No Aplica	18	39%

Frente a la pregunta de quién paga la Seguridad Social los encuestados respondieron en un 61% que eran responsables del pago, en tanto ni el propietario del vehículo ni mucho menos la empresa a la cual estaba afiliado el automotor realizaba un aporte por este concepto.

7. ¿Conoce el Decreto 1047 de 2014?

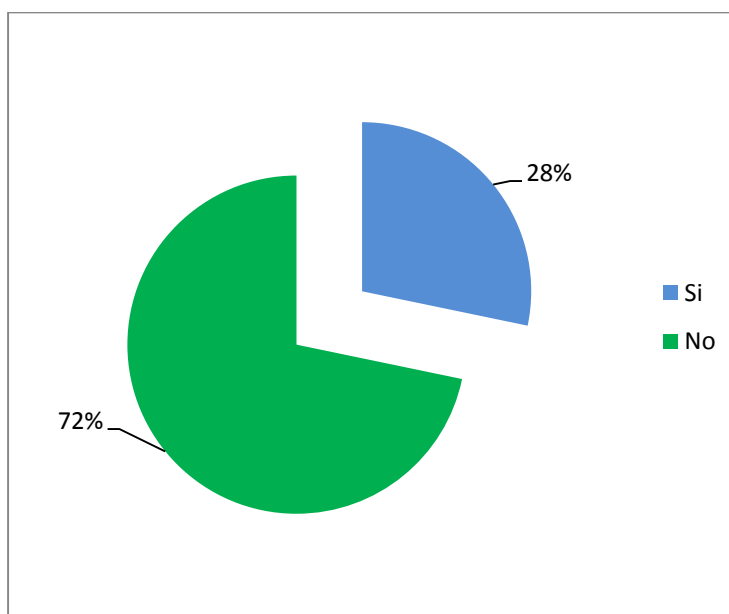


Pregunta 7	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Conoce el Decreto 1047 de 2014?	Si	14	30%
	No	32	70%

Aun cuando un 30% de los conductores de taxi dijo conocer el Decreto 1047 de 2014 es claro que en su mayoría no cuentan con la información sobre lo reglamentado en esta Ley; mientras que por otra parte el 70% explicó no tener conocimiento de esta reglamentación ni saber cómo los afecta o beneficia.

8. ¿Siente que está protegido en las actuales condiciones en lo relacionado con Seguridad social, es decir, en salud, pensión y riesgos laborales?

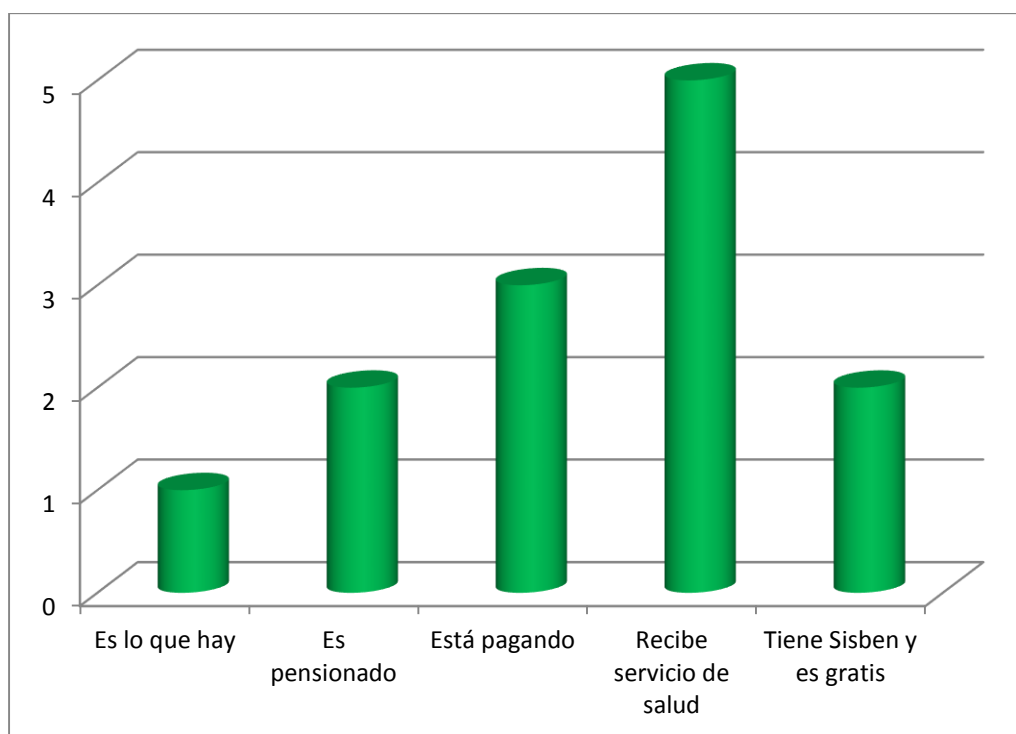
Un 72% de los taxistas encuestados considera que en las condiciones actuales no está protegido en lo relacionado con la Seguridad Social, mientras que el 28% siente cubierto con el sistema actual.



Pregunta 8	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Siente que está protegido en las actuales condiciones en lo relacionado con Seguridad social, es decir, en salud, pensión y riesgos laborales?	Si	13	28%
	No	33	72%

¿Por qué Siente que está protegido en las actuales condiciones en lo relacionado con Seguridad social?

En este aspecto es importante resaltar cómo los conductores encuestados y que dijeron sentirse protegidos por el Estado en cuanto a la Seguridad Social lo indican porque cuentan con el servicio de salud, que aunque no es el que preferirían por lo menos se sienten cubiertos frente al riesgo de la enfermedad.



Pregunta 8	Respuesta	Cantidad	Porcentaje
¿Por qué Siente que está protegido en las actuales condiciones en lo relacionado con Seguridad social, es decir, en salud, pensión y riesgos laborales?	Es lo que hay	1	8%
	Es pensionado	2	15%
	Está pagando	3	23%
	Recibe servicio de salud	5	38%
	Es lo que hay	1	8%

Anexo C. Normatividad relacionada con el trabajo en el Sector Transporte Público Individual Taxi

Normatividad	Ley 15 de 1959	Ley 336 de 1996	Decreto 172 de 2001	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Objeto	Intervenir en la Industria del transporte	Adoptar el estatuto nacional de transporte	Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	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	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
Contrato de Trabajo	<p>Artículo 15. El contrato de trabajo verbal o escrito, de los choferes asalariados del servicio público, se entenderá celebrados con las empresas respectivas, pero para efecto de pago de salarios, prestaciones e indemnizaciones, las empresas y los propietarios de los vehículos, sean socios o afiliados, serán solidariamente responsables.</p>	<p>Artículo 36. Los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.</p> <p>La jornada de trabajo de quienes tengan a su cargo la conducción u operación de los equipos destinados al servicio público de transporte será la establecida en las normas laborales y especiales correspondientes.</p>			

Normatividad	Ley 15 de 1959	Ley 336 de 1996	Decreto 172 de 2001	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Seguridad Social		<p>Artículo 34 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 los prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. La violación de lo dispuesto es este artículo acarreará las sanciones correspondientes.</p>		<p>Artículo 2 Seguridad social para conductores. Los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán estar afiliados como cotizantes al Sistema de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales. Artículo 3°. Normativa aplicable y Riesgo Ocupacional. La afiliación y pago de la cotización a la seguridad social de los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi, se regirá por las normas generales establecidas para el Sistema General de Seguridad Social. El riesgo ocupacional de los conductores, para efectos del Sistema General de Riesgos Laborales, se clasifica en el nivel cuatro (IV).</p>	

ANEXO D. Otros beneficios para el Trabajador Taxista

Normatividad	Decreto 172 de 2001	Decreto 1047 de 2014	Decreto 1079 de 2015
Objeto	Reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi	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	Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte
Seguros	<p>Artículo 18 Obligatoriedad. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:</p> <p>1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte; b) Incapacidad permanente; c) Incapacidad temporal; d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</p> <p>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.</p> <p>2. Póliza de responsabilidad civil extracontractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o lesiones a una persona; b) Daños a bienes de terceros; c) Muerte o lesiones a dos o más personas.</p>		<p>Artículo 2.2.1.3.3.1. Pólizas. De conformidad con los artículos 994 y 1003 del Código de Comercio las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada para operar en Colombia, las pólizas de seguros de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las amparen contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:</p> <p>1. Póliza de responsabilidad civil contractual que deberá cubrir al menos, los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte; b) Incapacidad permanente; c) Incapacidad temporal; d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios.</p> <p>El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.</p> <p>Ídem Art. 18 Decreto 172 de 2001</p>

	El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 smmlv, por persona.		
	<p>Artículo 19. Pago de la prima. Cuando el servicio se preste en vehículos que no sean de propiedad de la empresa, en el contrato de vinculación deben quedar claramente definidas las condiciones y el procedimiento mediante el cual se efectuará el recaudo de la prima correspondiente, con cargo al propietario del vehículo.</p> <p>El valor de la prima por concepto de los seguros constituirá un componente a tener en cuenta en la estructura de costos que sirve de base para la determinación de las tarifas.</p>		
	<p>Artículo 21. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el presente decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo.</p>		<p>Artículo 2.2.1.3.3.4. Fondo de responsabilidad. Sin perjuicio de la obligación de obtener y mantener vigente las pólizas de seguro señaladas en el Artículo 2.2.1.3.3.1 del presente Decreto, las empresas de transporte podrán constituir fondos de responsabilidad como mecanismo complementario para cubrir los riesgos derivados de la prestación del servicio, cuyo funcionamiento, administración, vigilancia y control lo ejercerá la Superintendencia Bancaria o la entidad de inspección y vigilancia que sea competente según la naturaleza jurídica del fondo. Ídem. Art. 21 Ley 172 de 2001</p>
		<p>Artículo 7°. Se adiciona el siguiente artículo al Decreto 172 de 2001: "Artículo 58 A. Seguro de accidentes personales. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en</p>	<p>2.2.1.3.3.2. Seguro de Accidentes Personales. Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán tomar con compañías de seguros autorizadas para operar en Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores</p>

		<p>Colombia, una póliza de accidentes personales que ampare a los conductores de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo;</p> <p>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.</p> <p>La suma asegurada no podrá ser inferior a treinta (30) smmlv por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio del Trabajo, una vez verificada la debida vinculación de los conductores al Sistema de Seguridad Social Integral, realizará un estudio sobre la necesidad y pertinencia del seguro de accidentes personales de que trata el presente artículo y en atención a las conclusiones del mismo, presentará al Gobierno Nacional un proyecto de decreto para su derogatoria, modificación o ampliación.</p> <p>Parágrafo 2°. Transitorio. Las empresas de transporte que a la fecha de expedición del presente decreto se encuentren habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores, a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que a la fecha de expedición del presente decreto se encuentran vigentes o dentro de los seis (6) meses</p>	<p>de vehículos taxis con al menos la cobertura de los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o incapacidad total y permanente ocasionada en accidente de tránsito ocurrido durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte y con ocasión del mismo;</p> <p>b) Muerte violenta o incapacidad total y permanente causada durante el ejercicio de su labor de conductor al servicio de la empresa de transporte como consecuencia de hurto o tentativa de hurto ocurrida durante la prestación del servicio.</p> <p>La suma asegurada no podrá ser inferior a treinta (30) smmlv por conductor y el pago de la prima del seguro no podrá en ningún caso ser trasladada a este.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio del Trabajo, una vez verificada la debida vinculación de los conductores al Sistema de Seguridad Social Integral, realizará un estudio sobre la necesidad y pertinencia del seguro de accidentes personales de que trata el presente artículo y en atención a las conclusiones del mismo, presentará al Gobierno Nacional un proyecto de decreto para su derogatoria, modificación o ampliación.</p> <p>Parágrafo 2°. Transitorio. Las empresas de transporte que a 4 de junio de 2014 se encuentren habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, deberán contratar los seguros de accidentes personales de sus conductores a más tardar al momento de solicitar la renovación de las tarjetas de operación que a 4 de Junio de 2014 se encuentran vigentes o dentro de los (6) meses siguientes a ese día, lo primero que ocurra.</p> <p>Ídem. Art. 7 Decreto 1047 de 2014</p>
--	--	--	---

		siguientes a la expedición de la presente disposición, lo que primero ocurra".	
--	--	--	--