

**RAZONES PARA LA NO AFILIACION AL SISTEMA GENERAL DE LA SEGURIDAD
SOCIAL DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. Y ESTRATEGIAS
PARA SU CUMPLIMIENTO**

CRISTIAN CAMILO BELLO MONTOYA.

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA UNAD

**ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONÓMICAS Y DE
NEGOCIOS**

BOGOTÁ D.C.

2017

**RAZONES PARA LA NO AFILIACION AL SISTEMA GENERAL DE LA SEGURIDAD
SOCIAL DE LOS TAXISTAS DE LA CIUDAD DE BOGOTÁ D.C. Y ESTRATEGIAS
PARA SU CUMPLIMIENTO**

CRISTIAN CAMILO BELLO MONTOYA.

Modalidad de grado de proyecto aplicado

Asesor: DIANA CAROLINA VERJAN AVILA

UNIVERSIDAD NACIONAL ABIERTA Y A DISTANCIA UNAD

**ESCUELA DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS, CONTABLES, ECONÓMICAS Y DE
NEGOCIOS**

BOGOTÁ D.C.

2017

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS

A mis familiares.

A mis padres Orlando y Mariela, por haberme apoyado en mi formación personal y profesional, siempre guiándome por el camino del respeto y la solidaridad hacia los demás y a todos aquellos que participaron directa o indirectamente en la elaboración de esta tesis.

¡Gracias a ustedes!

A mi director de trabajo.

Diana Carolina Verjan Ávila por su gran apoyo, dedicación y motivación para la elaboración de este trabajo de grado

RESUMEN

Este trabajo se realiza para encontrar las razones por las cuales la actividad laboral de los taxistas en la ciudad de Bogotá D.C., se desarrolla de manera informal, cuales son los actores que intervienen en el proceso del taxismo en la ciudad y como es la dinámica en la cual ninguna de las partes se quiere hacer cargo de la vinculación laboral y la afiliación a la seguridad social y como es la realidad de este gremio en cuanto a este tema.

Por otra parte se trata el tema de cuales han sido las acciones de la Secretaria Distrital de Movilidad quien ejerce como el organismo de control de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C. y se mostraran datos oficiales de esta entidad referente al grado de cumplimiento en cuanto a la afiliación al Sistema General de la Seguridad Social.

El desarrollo de la temática servirá para la evaluación de la política pública encaminada a la formalización de la actividad laboral de los conductores de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C., con miras a definir cuáles han sido las medidas tomadas por el gobierno nacional desde el Ministerio de Transportes y si la normatividad que regula esta actividad se está cumpliendo por parte de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, cuáles son sus avances y cuáles son sus falencias, con el fin de mejorar los puntos débiles e identificar las fortalezas para tener una buena retroalimentación, contribuyendo al fortalecimiento de la gestión de esta política pública.

Finalmente se plantean estrategias para incentivar el cumplimiento de la afiliación al SGSS de los conductores, encontrando un alternativa institucionalmente activa por

parte Secretaria Distrital de Movilidad para cumplir con uno de sus funciones misionales que es el control y la vigilancia de las empresas de transporte público de la ciudad.

PALABRAS CLAVES

Empresas de transporte público individual en vehículos taxi, Seguridad Social, Sistema General de Seguridad Social, Taxistas, Vinculación laboral.

ABSTRACT

The objectives of this study are to discover why the work of taxi drivers is done in an informal way in Bogotá DC, who are the actors involved in the taxi industry in the city and the reasons why none of these parties wants to take responsibility for signing contracts with taxi drivers and affiliating them to the Social Security System. And finally, to provide a factual report on the current situation.

In addition, this work studies the actions of the District Secretary of Mobility, which is the controlling body for public taxi transport companies in the city of Bogota D.C. It will show official data of this entity regarding the degree of compliance with the affiliation of taxi drivers to the General System of Social Security.

The development of this theme will serve to evaluate public policy aimed at formalizing the labor activity of workers of individual public transport companies who drive taxis in the city of Bogota DC. The purpose will be to analyze what measures have been taken by the national government from the Ministry of Transport office and whether the regulations governing this activity are being fulfilled by the individual public transport taxi companies. It will look at their progress and discuss their shortcomings, for the purpose of addressing weaknesses and identifying strengths and therefore giving good feedback that will contribute to the strengthening of management practices in this area of public policy.

Finally, some strategies are presented to encourage compliance with requirements for taxi driver Social Security affiliation, suggesting an institutionally active alternative from the District Secretary of Mobility to fulfill one of its functions, which is the control and surveillance of Bogota's public transport companies.

KEYWORDS

Individual public transport companies in taxis, Social Security, General System of Social Security, Taxi drivers, Labor relationship.

Contenido

DEDICATORIA Y AGRADECIMIENTOS.....	3
RESUMEN.....	4
ABSTRACT.....	5
INTRODUCCION	12
Relación entre conductores, propietario del vehículo y empresas de servicio público individual.	17
¿Por qué las empresas no han podido afiliar a sus conductores al SGSS?	19
Acciones gubernamentales	20
JUSTIFICACION.....	22
OBJETIVOS.....	24
Objetivo General	24
Objetivos Específicos	24
MARCOS REFERENCIAL	25
Marco Teórico	25
Informalidad laboral	25
Sistema General De Seguridad Social En Colombia.....	27
Sistema general de seguridad social en salud —SGSSS	28
El Sistema General de Pensiones (Ministerio de Salud, 2016)	29
Sistema General de Riesgos Laborales (Ministerio de Salud, 2016)	31
Regimen Contributivo	31
Regimen Subsidiado.....	32
Marco Conceptual	32
Marco legal.....	36
Marco Metodológico.....	39

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN	49
Panorama Actual De La Seguridad Social De Los Conductores De Transporte Público Individual En Vehículos Taxi En La Ciudad De Bogotá D.C.....	49
Panorama de las empresas y sus conductores.....	53
Medidas Tomadas Por El Gobierno Nacional Para Reglamentar Los Artículos 34 Y 36 De La Ley 336 De 1996 Y Dar El Cumplimiento De Esta Norma.	56
Análisis Del Impacto De Las Reglamentaciones Del Gobierno En Este Gremio.	67
Verificación del cumplimiento de las empresas	69
Estrategias Para Incentivar El Cumplimiento De La Afiliación Al SGSS De Los Conductores.	72
CONCLUSIONES.....	76
RECOMENDACIONES.....	78
REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS.....	79
REFERENCIAS COMPLEMENTARIAS.....	86

Lista de tablas

<i>Tabla 1. Conductores afiliados a la seguridad social en calidad de cotizantes.....</i>	<i>15</i>
<i>Tabla 2. Tabla tarifas Servicio Publico Individual.....</i>	<i>63</i>
<i>Tabla 3. Tipo de aportantes a la seguridad social para taxistas.....</i>	<i>66</i>
<i>Tabla 4. Tipo de aportantes a la seguridad social para taxistas.....</i>	<i>70</i>
<i>Tabla 5. Segunda Verificación del grado de cumplimiento de la seguridad social de los conductores.....</i>	<i>72</i>

Lista de figuras

<i>Figura 1. Porcentaje Afiliación EPS de los conductores de vehículos taxi.....</i>	<i>55</i>
<i>Figura 2. Régimen de Afiliación de los conductores de vehículos taxi.....</i>	<i>55</i>

INTRODUCCION

Estimado lector, el trabajo que se presenta a continuación tiene como tema principal la problemática de la afiliación a la Seguridad Social de los conductores de taxi de la ciudad de Bogotá D.C., ya que a pesar de existir normatividad que exige a las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, tener vinculados laboralmente a los conductores de los vehículos que hacen parte de la empresa y por consiguiente contar con la protección del Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizantes, hasta el momento no ha sido posible el cumplimiento de esta Ley.

El motivo por el cual se desarrolla este trabajo es entender, por qué los conductores de taxi de esta ciudad presentan una condición de informalidad laboral y no cuentan con afiliación a la Seguridad Social, en contravía de la normatividad vigente y conocer las medidas ha tomado el gobierno nacional y distrital para ingresar esta actividad a la formalidad como lo dicta la Ley.

Para el desarrollo de este trabajo se acoge a la metodología de investigación cualitativa descriptiva, las técnicas utilizadas en este trabajo basado en la investigación cualitativa para recolectar la información son principalmente: la observación (directa, participante) mediante el desarrollo de visitas administrativas a las empresas en las cuales se verifica el estado actual de la afiliación a la seguridad social de los conductores y la investigación no intrusiva (incluye el estudio de documentos).

En la ciudad de Bogotá D.C., de acuerdo a la información de la Secretaría Distrital de Movilidad¹ de las 72 empresas habilitadas a Diciembre de 2015 para cumplir la actividad transportadora, solo dos de ellas cumplen con la vinculación laboral y afiliación al Sistema General de la Seguridad Social, aunque la vinculación la hacen a través de una Cooperativa de Trabajo Asociado². Cabe aclarar que estas empresas son propietarias de la totalidad del parque automotor y estas se encargan de la operación de los mismos. Por lo anterior este trabajo pretenderá ver la situación real de la vinculación laboral de los taxistas y la afiliación de los conductores al SGSS; adicionalmente, qué medidas ha tomado el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte y la Alcaldía Mayor de Bogotá mediante la Secretaría Distrital de Movilidad para el bienestar del gremio de los taxistas y la posible afiliación al régimen contributivo de la totalidad de los taxistas en la ciudad de Bogotá D.C., y por otra parte se plantean soluciones de control para asegurar el cumplimiento de la normatividad vigente.

El presente trabajo se propone determinar cuáles son las razones por la cuales las empresas de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C., no cumplen con la normatividad vigente en cuanto a la afiliación a la Seguridad Social de los conductores. Adicionalmente esta investigación propone medidas encaminadas a darle cumplimiento a la vinculación laboral y afiliación al SGSS.

¹ De conformidad con el Literal b del Artículo 2 del Decreto 567 de 2006, la Secretaría Distrital de Movilidad tiene como función: "...b. Fungir como autoridad de tránsito y transporte..."

² De conformidad con el Artículo 3 del Decreto 4588 de 2006, las Cooperativas y Precooperativas de Trabajo Asociado son organizaciones sin ánimo de lucro, pertenecientes al sector solidario de la economía, que asocian personas naturales que simultáneamente son gestoras, contribuyen económicamente a la cooperativa y son aportantes directos de su capacidad de trabajo para el desarrollo de actividades económicas, profesionales o intelectuales, con el fin de producir en común bienes, ejecutar obras o prestar servicios para satisfacer las necesidades de sus asociados y de la comunidad en general.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

En la ciudad de Bogotá D.C., no es un secreto que un gran porcentaje de sus habitantes viven de la informalidad laboral y de acuerdo con “La Gran Encuesta Integrada de Hogares” (GEIH), la informalidad en el primer trimestre de 2017 es del 47,3% (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), 2017), esto producto de un Estado complaciente con la empresa privada y lejano de la población en general, ya sea por su indiferencia hacia la problemática real del empleo o a su falta de control ante las normas existentes en la materia laboral específica para ciertos sectores económicos. La falta de aplicación de la normatividad afecta de manera particular a los conductores de vehículos taxi en la capital de Colombia, los cuales a pesar de existir una ley que los cobija, en la cual se estipula que deben estar vinculados laboralmente por la empresa de transporte; después de 20 años de expedición de esta Ley aún no ha sido posible que esto se haga realidad.

El trabajo realizado por los taxistas, en el caso específico de estudio, en la ciudad de Bogotá D.C., tiene una particularidad interesante; se trata de una actividad informal a la luz de la regimén jurídicolaboral colombiano y la constitución política de 1991, debido a que los conductores no están vinculados laboralmente a las empresas de transporte individual, y por lo tanto no pueden ser afiliados al Sistema General de Seguridad Social SGSS; a menos, que en el mejor de los casos cada uno de estos conductores realice la cotización como trabajador independiente a salud y pensión, pero por tener condición de trabajador independiente no pueda afiliarse a una Aseguradora de Riesgos Laborales ARL, que cubra los eventos de accidentes laborales.

De acuerdo a información del Grupo de Visitas administrativas de la Secretaría Distrital de Movilidad en el año 2016 de una verificación realizada a 34 empresas y una muestra de 16296 conductores, se evidencio que el 41.05% de los conductores (6690) contaban con afiliación a una EPS en calidad de cotizantes, el 11.89% de los conductores (1937) contaban con afiliación a un fondo de pensión y el 11.94% de los conductores (1946) contaban con afiliación a una ARL por lo anterior se puede ver que en la mayoría de casos los conductores de taxi, al estar en esta circunstancia (sin vínculo laboral), nunca han realizado sus aportes al SGSS en calidad de cotizantes, mientras han desarrollado este trabajo de manera independiente, un gran porcentaje de estos conductores están afiliados a salud en el régimen subsidiado, que es exclusivo para personas de bajos recursos que no desarrollen ninguna actividad económica o trabajo. En otros casos, los conductores están afiliados al régimen contributivo pero en calidad de beneficiario, que igual que en el subsidiado es para personas que depende del cotizante y no trabajan o desarrollan alguna actividad. Por otro lado el Ministerio del Trabajo aseguró que de los ochocientos mil conductores actuales en todo el país, el 87.7% no tienen seguridad social (Ministerio del Trabajo de Colombia, 2014).

Tabla 1. Conductores afiliados a la seguridad social en calidad de cotizantes

CONDUCTORES DE TAXI AFILIADOS A SEGURIDAD SOCIAL EN CALIDAD DE COTIZANTES 2016									
N.	EMPRESA	COND, ACTIVOS		SALUD		PENSION		ARL	
		TOTAL	MUESTRA	CUMPLE	%	CUMPLE	%	CUMPLE	%
1	RADIO TAXI AEROPUERTO S.A.	21966	4432	1321	29,81%	202	4,56%	80	1,81%
2	TAX EXPRESS S.A.	16052	2607	889	34%	222	8,52%	213	8,17%
3	RADIO TAXI AUTOLAGOS S.A.	9530	1194	552	46%	12	1,01%	12	1,01%
4	NUEVO TAXI MIO S.A.	3896	558	76	13,62%	1	0,18%	1	0,18%
5	COPER TAX S.A.	3251	425	193	45,41%	35	8,24%	33	7,76%
6	AUTOTAXI EJECUTIVO S.A.S.	1994	348	130	37,36%	77	22,13%	75	21,55%
7	TAXATELITE S.A.S.	1906	270	255	94,44%	119	44,07%	133	49,26%
8	TAXIS TELECLUB S.A.	1232	410	288	70,24%	163	39,76%	163	39,76%

9	TELECLUB LTDA	239	74	53	71,62%	0	0,00%	0	0,00%
10	SOCIEDAD DE TAXISTAS UNIDOS S.A.	188	151	72	47,68%	15	9,93%	26	17,22%
11	LIBERTAX S.A.	14	12	3	25,00%	1	8,33%	0	0,00%
12	ALO TAXIS S.A.	133	83	17	20,48%	4	4,82%	6	7,23%
13	TDC S.A.	8	8	3	37,50%	0	0,00%	0	0,00%
14	CITY TAXI S.A.	3412	360	213	59,17%	39	10,83%	48	13,33%
15	COOPTELETAXI	784	300	106	35,33%	14	4,67%	15	5,00%
16	TRANSPORTES ARIMENA S.A.	3	3	2	66,67%	1	33,33%	2	66,67%
17	COOPERATIVA RADIO TAXI	406	228	101	44,30%	29	12,72%	30	13,16%
18	COOMFETRANS	215	210	91	43,33%	1	0,48%	7	3,33%
19	COONALCETECE	40	33	22	66,67%	3	9,09%	0	0,00%
20	CARTAXIS S.A.	451	242	107	44,21%	41	16,94%	44	18,18%
21	TRANSPORTES COMPUTAXI S.A.	498	262	123	46,95%	48	18,32%	52	19,85%
22	TAXIS A LA MANO S.A.S	1024	431	163	37,82%	13	3,02%	12	2,78%
23	RADIO TAXI CONFORT S.A.	19	19	10	52,63%	2	10,53%	5	26,32%
24	TAXI CUPOS S.A.S.	1307	317	41	12,93%	11	3,47%	13	4,10%
25	TRANSPORTES @ LINEA E.U.	1018	483	407	84,27%	237	49,07%	338	69,98%
26	TAXI PERLA S.A.	1793	525	137	26,10%	5	0,95%	7	1,33%
27	OPERADOR TAXCOLOMBIA	928	344	97	28,20%	21	6,10%	19	5,52%
28	TAXIS LIBRES BOGOTA S.A.	34	32	10	31,25%	0	0,00%	0	0,00%
29	SUPERTAXI S.A.	463	324	37	11,42%	3	0,93%	2	0,62%
30	RENTAXI S.A.	82	82	82	100,00%	82	100,00%	82	100,00%
31	ASTAXDORADO	612	441	375	85,03%	154	34,92%	144	32,65%
32	TAXIS YA S.A.	2193	509	343	67,39%	200	39,29%	210	41,26%
33	REAL TRANSPORTADORA	453	292	148	50,68%	77	26,37%	80	27,40%
34	COMPANÍA DE TAXIS VERDES	787	287	223	77,70%	105	36,59%	94	32,75%
TOTAL		76931	16296	6690	41,05%	1937	11,89%	1946	11,94%

La problemática mencionada anteriormente, que los conductores al no contar con afiliación a una ARL y a un fondo de pensión, al momento de sufrir un accidente en el desarrollo de su actividad como taxistas, no cuentan con ningún tipo de seguro que les permita afrontar esta situación de accidente laboral y no podrán acceder a una pensión por invalidez en los casos en los que se presente esta condición.

Relación entre conductores, propietario del vehículo y empresas de servicio público individual.

La relación existente entre conductores y empresas de servicio público individual, tiene particularidades especiales debido a que entre estos dos actores no existe ninguna relación o vínculo laboral, ya que el único lazo que hay entre estas dos partes es la tarjeta de control llamada comúnmente tarjetón, documento que acredita al conductor para operar el vehículo vinculado a la empresa. Para realizar dicho trámite, el conductor debe estar debidamente autorizado por el propietario del vehículo el cual va a conducir, mediante certificación escrita autorizando a la empresa a expedir la tarjeta de control. La empresa debe realizar la verificación de la licencia de conducción, la cual debe ser categoría mínima C1, correspondiente a la requerida para cumplir con la operación de este tipo de vehículos; adicionalmente, la empresa debe verificar que esta persona cuente con afiliación a una EPS y verificar el estado del conductor en cuanto a infracciones de tránsito mediante las páginas web de la Secretaría Distrital de Movilidad y el Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

Por lo anterior se puede pensar que la empresa simplemente es un intermediario y no es el encargado de la selección de personal que maneja los vehículos afiliados a su empresa, labor desempeñada por el propietario del vehículo; por lo cual, en la práctica no se generaría un vínculo laboral entre el conductor y la empresa porque no hay una subordinación del conductor ante la empresa.

Para una adecuada comprensión de la situación de las empresas de transporte individual en vehículos taxi, se deben desagregar unas particularidades importantes de la manera

en que funciona la actividad transportadora de los taxistas, con miras a comprender mejor la situación de estas a la hora de tratar el tema de vinculación laboral y la afiliación al SGSS de sus conductores. Dichas particularidades se relacionan a continuación:

- Los vehículos (taxis) no son de propiedad de la empresa en la mayoría de los casos; en algunas empresas se presentan la particularidad que estas tienen vehículos de su propiedad, pero el grueso de los vinculados son personas externas a la empresa que afilian su carro a libre elección en una de las empresas de transporte individual habilitadas para la prestación del servicio en la ciudad de Bogotá D.C.
- Las empresas cobran un rodamiento mensual por cada vehículo que oscila entre los \$18.000 y \$60.000 dependiendo de las políticas comerciales que estas adopten, en algunos casos para llamar la atención de los propietarios las empresas ofrecen hasta 5 años de rodamiento gratis como estrategia comercial para aumentar con mayor rapidez su parque automotor, sin contar con más recursos económicos para su sostenimiento, por lo cual ofrecen otro tipo de servicios adicionales que no se incluyen en los contratos de vinculación de los vehículos a las empresas, como son las aplicaciones móviles, frecuencia, venta de seguros y convenios de mantenimiento.
- Los encargados de la parte operativa de la actividad de los taxistas son los propietarios, quienes desempeñan la función de seleccionar el personal que operará los vehículos de su propiedad, quienes a su vez alquilan el vehículo cada día por un canon o producido el cual deben cancelar al final del turno pactado entre las dos parte.
- Los turnos pactados entre el conductor y el propietario normalmente son de

unas 12 horas, en algunos casos hay un turno largo que puede llegar a 16 horas, con un canon establecido que puede oscilar entre \$70.000 y \$100.000 dependiendo de cuál tipo de turno se escoja, el tipo de combustible que usen los vehículos y demás acuerdos pactados entre las partes como ahorros o fondos en casos de accidentes o para el pago de posibles infracciones de tránsito que el conductor cometa en el desarrollo de su actividad, dado que el propietario y la empresa son responsables solidarios del pago de dichas infracciones.

- El mantenimiento de los vehículos lo realiza el propietario directamente, con esto se puede ver que la empresa no tiene injerencia en la mayoría de actividades relacionadas con los vehículos y los conductores, responsabilidades exclusivamente de los propietarios.

- La empresa el único trámite que realiza con los conductores de los vehículos es el de la expedición de la tarjeta de control o comúnmente conocido como el tarjetón, el cual se expide una vez el propietario escoja el conductor y autorice por escrito a la empresa el otorgamiento de dicho documento, esta debe verificar que los conductores tengan la licencia de conducción en la categoría correspondiente (C1 hacia arriba), vigente, su situación frente a la responsabilidad con los organismos de tránsito en cuanto a infracciones de tránsito, ya sean peatonales, vehiculares o en moto y que estén afiliados a una EPS (normalmente no exigen ser cotizantes del régimen contributivo)

¿Por qué las empresas no han podido afiliar a sus conductores al SGSS?

Por las situaciones antes mencionadas las empresas atribuyen la no vinculación

laboral de los conductores ya que ellos no tienen el manejo directo del personal, ni de los vehículos y que el único ingreso que perciben de los vehículos, es el rodamiento mensual que paga el propietario, con el cual no tienen la capacidad económica de incurrir con los costos de una vinculación laboral como lo exige la ley actualmente.

Adicionalmente las empresas considerarían la vinculación de los conductores, siempre y cuando los propietarios de los vehículos, cancelaran mensualmente a la empresa los valores establecidos de los aportes al SGSS y la carga prestacional de los conductores seleccionados por ellos para operar los vehículos de su propiedad.

Acciones gubernamentales

El Gobierno Nacional ha adelantado acciones pertinentes a la afiliación al SGSS de los conductores de las empresas de transporte individual en vehículos taxi, expidiendo los Decretos pertinentes para que esto sea una realidad. A su vez, la Secretaría Distrital de Movilidad ha realizado esfuerzos adecuados, de acuerdo a su competencia para regular el cumplimiento de los lineamientos dados por estos decretos

En el desarrollo de las mesas de trabajo realizadas para concertar los acuerdos con el gremio de los taxistas y que dieron origen a los decretos mencionados que regulan la afiliación de los conductores al Sistema General de Seguridad Social, en calidad de Cotizantes. No se logró llegar a ningún acuerdo en cuanto a la vinculación laboral de los conductores a las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, por lo cual, a pesar de ser expedida la norma para su afiliación a salud, pensión y ARL, estos continúan con la inestabilidad laboral que históricamente han tenido, simplemente se dio un paso a la afiliación de los conductores al SGSS.

Aun así, las empresas de transporte individual en vehículos taxi están haciendo caso omiso a la normatividad expedida en cuanto a la exigencia de estas, de la afiliación al Sistema General de la Seguridad Social en calidad de cotizante a sus conductores, como requisito para expedir las tarjetas de control (Tarjetones), continuando con la actitud laxa al expedir tarjetas de control a conductores que no cuentan con dicha afiliación como cotizantes.

Por lo anterior se plantean el siguiente interrogante: ¿Si las entidades gubernamentales han expedido los decretos para asegurar la afiliación de los conductores al SGSS, por que las empresas no han dado cumplimiento a esta normatividad?

Teniendo respuesta a este interrogante, esta investigación se propondrá verificar la obligación de vinculación laboral de los conductores a cargo de las empresas, al régimen del Sistema General de Seguridad Social, y determinar cuál es el porcentaje de cumplimiento de las empresas tomadas como muestra en este estudio.

JUSTIFICACION

La afiliación al SGSS de los conductores de vehículos taxi es de gran importancia de cara a la preocupante realidad que se presenta en las calles de Bogotá D.C., en la cual se presentan cifras alarmantes de accidentes, en los cuales se ven involucrados en su mayoría vehículos taxi, en un 10 por ciento se aumentaron los accidentes de tránsito en los que se vieron involucrados taxis durante el 2016 (8.193) en comparación con el 2015 (7.469), según cifras de la Secretaría de Movilidad. (El Tiempo, 2017)

Por esto, es que se debe propender por crear mecanismos eficientes para la inclusión de los conductores de vehículos taxi al SGSS, con el fin de darle un impulso a la formalidad de esta labor que históricamente ha tenido una inestabilidad laboral, con la ausencia de afiliación al Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizantes.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de transporte, adelantaron medidas tendientes a la formalización de la actividad laboral de los taxistas del país, en respuesta a los continuos casos delincuenciales dentro del gremio de los taxistas; partiendo de la hipótesis que esta situación se presenta, ya que no hay control de los conductores y que no cuentan con un vínculo laboral y por lo tanto, sin afiliación a la Seguridad Social en calidad de cotizantes.

La Secretaria Distrital de Movilidad como organismo de control de las empresas de transporte individual en la ciudad de Bogotá, debe invertir importantes recursos físicos y financieros para tener un mayor control de los conductores, con el fin de seleccionar a las personas idóneas para desarrollar esta actividad y así disminuir la accidentalidad y el nivel de

insatisfacción de los ciudadanos frente a este gremio, al igual que asegurar que los conductores de taxi cumplan con el oportuno pago de la seguridad social en calidad de cotizantes y cuenten con las capacitaciones específicas que permitan profesionalizar esta actividad.

Por lo anterior, la siguiente investigación pretende dar solución al problema identificado, en la medida en que se determine cuál es la realidad de la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de los conductores en las empresas de la ciudad de Bogotá, y se analizarán las acciones que se han tomado por parte de las autoridades nacionales y distritales competentes en cuanto a la reglamentación de la materia. Se estudiarán las posturas de los empresarios del gremio de taxis por la no implementación de las disposiciones legales en cuanto a la temática de la investigación.

OBJETIVOS

Objetivo General

Determinar las razones del por qué las empresas de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C., no cumplen con la normatividad vigente en cuanto a la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de los conductores; y, formular estrategias para facilitar el cumplimiento de esta obligación.

Objetivos Específicos

Describir el panorama actual de la seguridad social de los conductores de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C.

Identificar cuáles han sido las medidas tomadas por el Gobierno Nacional para reglamentar los Artículos 34 y 36 de la Ley 336 de 1996 y dar el cumplimiento de esta norma.

Analizar el impacto de las reglamentaciones del gobierno en este gremio.

Formular estrategias para incentivar el cumplimiento de la afiliación al SGSS de los conductores.

MARCOS REFERENCIAL

Marco Teórico

Informalidad laboral

En un país en vía de desarrollo como Colombia, que enfrenta retos y obstáculos importantes en la construcción de capital humano de calidad, el estudio y seguimiento de su mercado laboral cobra relevancia. Es por ello que diferentes expertos y académicos han definido durante los últimos años cuáles son las principales deficiencias de éste, que básicamente se pueden resumir en dos grandes aspectos: la altísima proporción de informalidad laboral y las altas tasas de desempleo. Así mismo, se ha determinado que estos problemas no son un aspecto coyuntural producto del ciclo de la economía, por el contrario, estos demuestran una falla estructural en toda la cadena de capacitación laboral, atada además a una problemática social y productiva altamente compleja. (fasecolda, 2014)

Los trabajadores informales son los que participan en un “conjunto de actividades económicas desarrolladas por los trabajadores y las unidades económicas que, tanto en la legislación como en la práctica, están insuficientemente contempladas por sistemas formales o no lo están en absoluto”. Bajo esta amplia definición son muchas las medidas de formalidad /informalidad bajo las cuales puede clasificarse a un trabajador, pero para efectos de esta descripción en particular, se define que son informales aquellas personas que no cotizan al Sistema General de Pensiones – SGP. (fasecolda, 2014)

La inestabilidad laboral de los conductores de taxi de Bogotá, según Rodríguez & Acevedo, (2012), tiene por lo menos dos causas: en primer lugar, los altos índices de informalidad en este

sector, pues según la Directora de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte Ayda Lucy Ospina, citada por Acevedo, J y Rodríguez, A. (2012), “el conductor hoy no es considerado como un empleado del propietario del taxi o de la empresa”. Esto sugiere que el vínculo entre las empresas y los conductores es mínimo, pues éstas delegan la responsabilidad de la selección del conductor al propietario, lo cual conlleva a un bajo control en la elección de los mismos y a los fenómenos de informalidad. Asimismo los taxistas no están realizando su labor a través de contratos de trabajo, fenómeno que permite que ellos sean considerados como recursos prescindibles por parte de los propietarios y las empresas. (Martínez, J y Bacca J, 2015)

Aunque hay leyes que obligan a que se contrate a los taxistas en forma directa por parte de las empresas, obligándolos a cumplir las normas en materia laboral, estas no se han acatado por parte de los propietarios, puesto que los dueños llevan a cabo un modelo básico de arriendo, el cual les conviene mantener para seguir teniendo la rentabilidad esperada (Hernández & Morales, 2014). Por este motivo para el año 2009 se propuso el proyecto de ley 130, mediante el cual se pretendía modificar el artículo 36 de la ley 336 del año de 1996. (Martínez, J y Bacca J, 2015)

Uno de los principales problemas del mercado de trabajo colombiano es la informalidad laboral, entendida como aquellos ocupados sin afiliación a pensiones. Esta condición está fuertemente relacionada con bajos niveles de calidad del empleo. Por esto el papel que cumple el ministerio de trabajo en la problemática de la informalidad laboral es trascendental para combatir la informalidad en el país, por esto el Gobierno Nacional a través de este Ministerio adopta medidas como la Ley de Formalización y Generación de Empleo (Ley 1429 de 2010), donde se crean incentivos para la formalización empresarial y laboral que permita la creación de más y mejores empleos. La Ley otorga beneficios en matrícula mercantil, parafiscales e impuesto de

renta a aquellas empresas que se formalicen y generen trabajo formal para: personas menores de 28 años, personas en condición de desplazamiento, en proceso de reintegración o en situación de discapacidad, mujeres mayores de 40 años de edad que no hayan tenido un contrato de trabajo en los 12 meses anteriores a su vinculación laboral, madres cabeza de familia que estén en los niveles 1 y 2 del Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, y empleados que devenguen menos de 1,5 salarios mínimos (menos de \$850.050 en 2012) y que aparezcan por primera vez cotizando a la seguridad social. (Mintrabajo, 2012)

Adicionalmente el ministerio de trabajo expidió el Decreto 1563 de 2016 mediante el cual reglamenta la afiliación voluntaria al sistema general de riesgos laborales, dando un paso más para la formalización de las diferentes actividades informales en la cuales no se podía acceder a la afiliación a la ARL por no contar con trabajo con una empresa, haciendo que los trabajadores informales no tuvieran acceso al aseguramiento de su actividad laboral independiente.

Sistema General De Seguridad Social En Colombia

El Sistema General de Seguridad Social SGSS Integral vigente en Colombia fue instituido por la Ley 100 de 1993 y reúne de manera coordinada un conjunto de entidades, normas y procedimientos a los cuales pueden tener acceso las personas y la comunidad con el fin principal de garantizar una calidad de vida que esté acorde con la dignidad humana. Hace parte del Sistema General de Seguridad Social SGSS junto con políticas, normas y procedimientos de protección laboral y asistencia social. El Sistema comprende las obligaciones del Estado y la sociedad, las instituciones y los recursos destinados a garantizar la cobertura de las prestaciones

de carácter económico, de salud y de servicios complementarios, incorporados en la Ley 100 de 1993 y en otras normas. (DNP, 2015)

El Sistema General de Seguridad Social SGSS es un servicio público obligatorio, cuya dirección, coordinación y control está a cargo del Estado y es prestado por entidades públicas y privadas. Evita desequilibrios económicos y sociales que, de no resolverse, significarían la reducción o la pérdida de los ingresos a causa de contingencias como la enfermedad, los accidentes, la maternidad o el desempleo, entre otras. De acuerdo con la Ley 100 de 1993, el Sistema General de Seguridad Social SGSS en Colombia se compone de los sistemas de pensiones, de salud y de riesgos laborales y de los servicios sociales complementarios. (DNP, 2015)

Sistema general de seguridad social en salud —SGSSS

El Sistema general de seguridad social en salud —SGSSS— fue creado mediante la Ley 100 del 23 de diciembre de 1993, con el objeto de dotar de una nueva organización al sector salud, de modo que se hiciera posible la gradual y progresiva ampliación de coberturas y el acceso a la salud para toda la población del país. A su vez, esta transformación implicó el rediseño de la estructura existente hasta el momento, en gran parte definida por la Ley 10 de 1990 y la Ley 60 de 1993 y la Ley 715 de 2001. (ECACEN - UNAD, 2013)

El Sistema de Seguridad Social en Salud (SGSSS) es la forma como se brinda un seguro que cubre los gastos de salud a los habitantes del territorio nacional, colombianos y extranjeros. Usted se afilia a la Entidad Promotora de Salud (EPS) que prefiera, recibe su Carnet de Salud y entra a formar parte del Sistema de Seguridad Social en Salud. Los servicios los recibe a través de una Institución Prestadora de Servicios (IPS). El Sistema General de Seguridad Social

en Salud funciona en dos regímenes de afiliación: el Régimen Contributivo y el Régimen Subsidiado. (Ministerio de Protección Social, 2004)

De otro lado, debe tenerse en cuenta que la Entidad Territorial deberá garantizar la atención de la población pobre no asegurada, con cargo a los recursos que recibe por transferencias del Sistema General de Participaciones –SGP– para atención de servicios en lo cubierto por subsidio a la oferta, para lo cual se deberá cancelar las cuotas de recuperación a que haya lugar. (Ministerio de Salud, 2014)

El Sistema General de Seguridad Social en Salud está integrado por: El Estado, a través del Ministerio de Salud y Protección Social, quien actúa como organismo de coordinación, dirección y control; las Entidades Promotoras de Salud (EPS), responsables de la afiliación y el recaudo de las cotizaciones y de garantizar la prestación del Plan Obligatorio de Salud a los afiliados; y las instituciones prestadoras de salud (IPS), que son los hospitales, clínicas y laboratorios, entre otros, encargadas de prestar la atención a los usuarios. También hacen parte del SGSSS las Entidades Territoriales y la Superintendencia Nacional de Salud. (Ministerio de Salud, 2014)

El Sistema General de Pensiones (Ministerio de Salud, 2016)

El Sistema General de Pensiones tiene como objetivo garantizar a la población, el amparo contra las contingencias derivadas de la vejez, invalidez o muerte, mediante el reconocimiento de una pensión y prestaciones determinadas en la Ley. También busca la ampliación progresiva de cobertura a los segmentos de población no cubiertos con el Sistema. Está compuesto por el Régimen Solidario de Prima Media con Prestación Definida y el Régimen de Ahorro Individual con Solidaridad.

El Régimen de Prima Media es aquel mediante el cual los afiliados o sus beneficiarios obtienen una pensión de vejez, de invalidez o de sobrevivientes, o una indemnización, previamente definidas. Son aplicables a este Régimen, las disposiciones vigentes para los Seguros de Invalidez, Vejez y Muerte a cargo del Instituto de Seguros Sociales y el Régimen de Ahorro Individual es aquel mediante el cual los afiliados, tendrán derecho a una pensión de vejez, a la edad que escojan, siempre y cuando el capital acumulado en su cuenta de ahorro individual les permita obtener una pensión mensual, superior al 110% del salario mínimo legal mensual vigente a la fecha de expedición de esta Ley, reajustado anualmente según la variación porcentual del Índice de Precios al Consumidor certificado por el DANE. Para el cálculo de dicho monto se tendrá en cuenta el valor del bono pensional, cuando a éste hubiere lugar.

El Régimen Exceptuado es aquel mediante el cual los trabajadores para su pensión tienen normas especiales de liquidación y cálculo de las mismas, diferentes a las normas del Sistema General de Pensiones.

De acuerdo con la Ley 100 pertenecen a éste régimen entre otros los miembros de las fuerzas militares y de la policía nacional, los afiliados al Fondo de Prestaciones Sociales del magisterio, el personal regido por el Decreto Ley 1214 de 1990, con excepción de aquellos que se vincularon a partir de la vigencia de la ley 100, y los miembros no remunerados de las corporaciones públicas.

A partir de la vigencia del Acto Legislativo 01 de 2005, no habrá regímenes especiales ni exceptuados, sin perjuicio del aplicable a la fuerza pública y al Presidente de la

República, respetando los derechos adquiridos. No obstante todos los regímenes exceptuados y especiales terminarán el 31 de julio de 2010.

Sistema General de Riesgos Laborales (Ministerio de Salud, 2016)

El propósito principal del Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) es dar una respuesta estructurada a las necesidades de prevenir, proteger y atender a los trabajadores, frente a las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrir con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan. El Sistema se basa en un esquema de aseguramiento para la población trabajadora, que cubre las contingencias generadas por accidentes de trabajo y enfermedades laborales (ATEL), mediante prestaciones asistenciales y económicas.

Con el aseguramiento se busca proteger financieramente a la población laboral frente a los riesgos económicos y en salud asociados a la actividad laboral, optimizar la calidad y eficiencia del SGRL, mejorar la calidad del empleo, frente al perfeccionamiento de las condiciones de trabajo y salud de la población trabajadora.

Regimen Contributivo

Según la ley todos los empleados, trabajadores independientes (con ingresos totales mensuales superiores a un (1) salario mínimo) y los pensionados, deben estar afiliados al Régimen Contributivo. La responsabilidad de la afiliación del empleado es del empleador y del pensionado es del Fondo de Pensiones. En el caso de un empleado, el valor de la cotización es de 12% del salario mensual, 8% le corresponde pagarlo al patrono y 4% al empleado; el trabajador independiente paga mensualmente 12% de sus ingresos como valor de la cotización y, el pensionado, paga 12% de su ingreso mensual. (Ministerio de Protección Social, 2004)

Regimen Subsidiado

En el Régimen Subsidiado en Salud deben estar afiliadas las personas pobres y vulnerables del país, es decir, las clasificadas en los niveles 1 o 2 del Sisbén, siempre y cuando no estén afiliadas al régimen contributivo, especiales o de excepción, y las poblaciones especiales prioritarias, tales como personas en condición de desplazamiento, población infantil abandonada a cargo del ICBF, menores desvinculados del conflicto armado, comunidades indígenas; personas mayores en centros de protección; población rural migratoria; personas del programa de protección a testigos; indigentes y población gitana (conocida como ROM), entre otros. (Ministerio de Salud, 2014)

El Sisbén (Sistema de Selección de Beneficiarios) es una encuesta de clasificación socioeconómica, diseñada por el Departamento Nacional de Planeación (DNP). El Sisbén permite identificar las necesidades de la población más pobre y vulnerable del país. Los hogares encuestados obtienen un puntaje y un nivel que les prioriza para la asignación de subsidios. Cada programa social que otorga subsidios establece cuáles son los puntajes para acceder a los respectivos beneficios. Después de aplicada la encuesta el municipio debe informarle el puntaje del Sisbén obtenido y el nivel que obtuvo en el Régimen Subsidiado en Salud. Si la familia pertenece a los niveles 1 o 2 tiene el derecho a afiliarse al Régimen Subsidiado. (Ministerio de Salud, 2014)

Marco Conceptual

AFP

Las Sociedades Administradoras de Fondos de Pensiones y de Cesantía (AFP) son sociedades de servicios financieros, vigiladas por la Superintendencia Financiera de

Colombia, constituidas con el objeto social exclusivo de administrar fondos de pensiones obligatorias, fondos de cesantía y fondos de pensiones voluntarias. (ASOFONDOS, 2013)

ARL

Son las Administradoras de Riesgos Laborales públicas y privadas que deberán promocionar el Sistema de Riesgos Laborales entre los empleadores, brindando la asesoría necesaria para que el empleador seleccione la administradora correspondiente. (Ministerio de Salud, 2016)

EPS

Empresas Promotoras de Salud encargadas de promover la afiliación al sistema de seguridad social. Aquí no hay servicio médico, sólo administrativo y comercial. (Cooameva, 2016)

IPS

Son las Instituciones Prestadoras de Servicios. Es decir, todos los centros, clínicas y hospitales donde se prestan los servicios médicos, bien sea de urgencia o de consulta. (Cooameva, 2016)

POS

El Plan Obligatorio de Salud POS son los beneficios a los cuales tienen derecho todos los afiliados al Sistema General de Seguridad Social en Salud en Colombia. (Ministerio de Salud, 2013)

Riesgo

Contingencia o proximidad de un daño. (RAE, 2014)

Salud

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), la salud es la condición de todo ser vivo que goza de un absoluto bienestar tanto a nivel físico como a nivel mental y social.

(WordPress, 2016)

Salud Pública

Conjunto de condiciones mínimas de salubridad de una población determinada, que los poderes públicos tienen la obligación de garantizar y proteger. (RAE, 2014)

Seguridad social

Sistema público de prestaciones de carácter económico o asistencial, que atiende necesidades determinadas de la población, como las derivadas de la enfermedad, el desempleo, la ancianidad, etc. (RAE, 2014)

Servicio público de transporte terrestre automotor en vehículos taxi

El Transporte Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en vehículos taxi 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. (Ministerio de Transporte, 2001)

Sistema de salud

Todas las organizaciones, instituciones y recursos dedicados para producir acciones en salud. (OMS, 2009)

Sistema General de pensiones

El Sistema General de Pensiones tiene como objetivo garantizar a la población, el amparo contra las contingencias derivadas de la vejez, invalidez o muerte, mediante el reconocimiento de una pensión y prestaciones determinadas en la Ley. (Ministerio de Salud, 2016)

Sistema General de Riesgos Laborales

El propósito principal del Sistema General de Riesgos Laborales (SGRL) es dar una respuesta estructurada a las necesidades de prevenir, proteger y atender a los trabajadores, frente a las enfermedades y los accidentes que puedan ocurrir con ocasión o como consecuencia del trabajo que desarrollan. (Ministerio de Salud, 2016)

Sistema General de Seguridad Social en Salud

conjunto de entidades, normas y procedimientos a los cuales pueden tener acceso las personas y la comunidad con el fin principal de garantizar una calidad de vida que esté acorde con la dignidad humana. (DNP, 2015)

Tarjeta de Control

Documento individual e intransferible expedido por la empresa de transporte, que sustenta la operación del vehículo y que acredita al conductor como el autorizado para

desarrollar esta actividad, bajo la responsabilidad de la empresa de transporte debidamente habilitada a la que se encuentra vinculado el equipo. (Ministerio de Transporte, 2014)

Tarjetón

Nombre popular de la Tarjeta de Control. (Ministerio de Transporte, 2014)

Taxi

Automóvil destinado al servicio público individual de pasajeros. (Ministerio de Transporte, 2001)

Taxista

Persona que conduce un taxi. (RAE, 2014)

Vinculacion Laboral

En el ámbito de la Administración de Empresas o de los Recursos Humanos, se conoce como vinculación laboral al proceso que tiene como objetivo el reclutamiento, selección e ingreso de nuevo personal a una empresa determinada. (elpensante.com, 2016)

Marco legal

El marco legal aplicable para el presente trabajo será la normatividad referente a la temática de investigación de este trabajo y se relaciona a continuación.

- **Constitución política de Colombia 1991**
- **Ley 10 de 1990** - Por la cual se reorganiza el Sistema Nacional de Salud y se dictan otras disposiciones.

- **Ley 60 de 1993** - "Por la cual se dictan normas orgánicas sobre la distribución de competencias de conformidad con los artículos 151 y 288 de la Constitución Política y se distribuyen recursos según los artículos 356 y 357 de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones".
- **Ley 100 de 1993** - Por la cual se crea el sistema de seguridad social integral y se dictan otras disposiciones
- **Ley 105 de 1993** - Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones
- **Ley 336 de 1996** - Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte.
- **Ley 715 de 2001.** - Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de recursos y competencias de conformidad con los artículos 151, 288, 356 y 357 (Acto Legislativo 01 de 2001) de la Constitución Política y se dictan otras disposiciones para organizar la prestación de los servicios de educación y salud, entre otros.
- **Decreto 2150 de 1995** - Por el cual se suprimen y reforman regulaciones, procedimientos o trámites innecesarios existentes en la Administración Pública.
- **Decreto 2660 de 1998** - por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público individual

- **Decreto 266 de 2000** - Por el cual se dictan normas para suprimir y reformar las regulaciones, trámites y procedimientos.
- **Decreto 172 de 2001**- “Por el cual se reglamenta el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi ”
- **Decreto 1703 de 2002** - Por el cual se adoptan medidas para promover y controlar la afiliación y el pago de aportes en el Sistema General de Seguridad Social en Salud.
- **Decreto 3366 de 2003** - "Por el cual se establece el régimen de sanciones por infracciones a las normas de Transporte Público Terrestre Automotor y se determinan unos procedimientos".
- **Decreto 319 del 2006** - Por el cual se adopta el Plan Maestro de Movilidad para Bogotá Distrito Capital, que incluye el ordenamiento de estacionamientos, y se dictan otras disposiciones.
- **Decreto 309 del 2009** – “Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones”
- **Decreto 400 de 2.014** – “Por el cual se fija la tarifa para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos clase taxi en el Distrito Capital.
- **Decreto 1047 de 2014** - "Por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones"

- **Decreto 1072 de 2015** - Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo
- **Decreto 1079 de 2015** – "Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte"
- **Decreto 1563 de 2016** – " Por el cual se adiciona al capítulo 2 del título 4 de la parte 2 del libro 2 del Decreto 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Trabajo, una sección 5 por medio de la cual se reglamenta la afiliación voluntaria al sistema general de riesgos laborales y se dictan otras disposiciones. "

Marco Metodológico

Para el desarrollo de este trabajo se acogió a la metodología de investigación cualitativa descriptiva que se describe a continuación:

La investigación cualitativa (MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, 2011) surgió desde el nacimiento de las ciencias humanas en el siglo pasado y se ha mantenido a lo largo del siglo XX. El apogeo de la corriente positivista la opacó sin embargo, la crisis experimentada por las ciencias humanas desde los años 60 y 70 y los replanteamientos epistemológicos y metodológicos que se han realizado a partir de ella, contribuyeron a su resurgimiento. Este enfoque de investigación comienza a tener fuerte acogida por encima del positivismo, cuando los investigadores se dan cuenta que no solo un hecho tiene sentido si es verificable en la experiencia y en la observación, sino que se necesita una estructura diferente que posibilite comprender la compleja y cambiante realidad humana y social.

Pensar en la actualidad que no se dé una interacción entre el sujeto y el objeto de conocimiento es inadmisibles. Si algo mueve la ciencia, es ese interactuar entre el objeto y el sujeto, esa dinámica de los procesos es lo que genera los temas y los problemas de la ciencia. De aquí que este viejo y siempre nuevo enfoque cualitativo busque interrogarse por la realidad humana social y construirla conceptualmente, guiada siempre por un interés teórico y una postura epistemológica.

En otras palabras, lo que identifica la investigación cualitativa es su perspectiva epistemológica, el interés teórico que persiguen y la forma de aproximarse conceptualmente a la realidad humana y social. El paradigma cualitativo posee un fundamento decididamente humanista para entender la realidad social de la posición idealista que resalta una concepción evolutiva y del orden social. Percibe la vida social como la creatividad compartida de los individuos.

El hecho de que sea compartida determina una realidad percibida como objetiva, viva, cambiante, mudable, dinámica y cognoscible para todos los participantes en la interacción social. La mayor parte de los estudios cualitativos están preocupados por el contexto de los acontecimientos, y centran su indagación en aquellos espacios en que los seres humanos se implican e interesan, evalúan y experimentan directamente. Es más, esta investigación trabaja con contextos que son naturales, o tomados tal y como se encuentran, más que reconstruidos o modificados por el investigador.

La investigación cualitativa esencialmente desarrolla procesos en términos descriptivos e interpreta acciones, lenguajes, hechos funcionalmente relevantes y los sitúa en una correlación con el más amplio contexto social. Por tal razón rara vez se asignan valores

numéricos a sus observaciones sino que se prefiere registrar sus datos en el lenguaje de los sujetos. En este enfoque se considera que las auténticas palabras de éstos resultan vitales en el proceso de transmisión de los sistemas significativos de los participantes, que eventualmente se convierten en los resultados o descubrimientos de la investigación.

La insistencia en la proximidad a los mundos cotidianos de las personas y en captar sus acciones proporciona un refuerzo sólido a las explicaciones que finalmente desarrolle la investigación. En realidad tales aclaraciones se explican o tienen sentido en razón del hecho mismo de que fueron generadas a través de un proceso que tomó en cuenta las perspectivas de los participantes. La investigación cualitativa tiene sus raíces gnoseológicas (conocimiento) en lo subjetivo; por tanto, es el sujeto quien aporta los elementos necesarios para conocer. Las corrientes epistemológicas influyentes en este tipo de investigación son la Hermenéutica y la Fenomenología: 1. La hermenéutica (interpretación) busca descubrir los significados de las distintas expresiones humanas, como las palabras, los textos, los gestos, pero conservando su singularidad.

La fenomenología se preocupa por la comprensión de los actores sociales y por ello de la realidad subjetiva, comprende los fenómenos a partir del sentido que adquieren las cosas para los actores sociales en el marco de su proyecto del mundo. El interés teórico de la investigación cualitativa es la comprensión de sentido y la orientación y liberación de la acción humana. La comprensión interpretativa es concebida por Dilthey como un proceso hermenéutico en el cual la experiencia humana depende de su contexto y no se puede descontextualizar ni utilizar un lenguaje científico neutral. Se entiende que en la construcción de conocimiento se da una interacción entre el sujeto que estudia, que investiga y el objeto estudiado La investigación

cualitativa busca la comprensión e interpretación de la realidad humana y social, con un interés práctico, es decir con el propósito de ubicar y orientar la acción humana y su realidad subjetiva. Por esto en los estudios cualitativos se pretende llegar a comprender la singularidad de las personas y las comunidades, dentro de su propio marco de referencia y en su contexto histórico-cultural. Se busca examinar la realidad tal como otros la experimentan, a partir de la interpretación de sus propios significados, sentimientos, creencias y valores. Algunas características de este tipo de investigación son:

- La investigación cualitativa no parte de hipótesis y, por lo tanto, no pretende demostrar teorías existentes, más bien busca generar teoría a partir de los resultados obtenidos.
- Tiene una metodología holística (integral), es decir las personas, los escenarios o los grupos no son reducidos a variables, sino considerados como totalidad y en su totalidad.
- Presenta una perspectiva histórica y dinámica. El investigador estudia las personas y los grupos tratando de reconstruir y comprender su pasado, como el contexto y las situaciones presentes en los que se hallan
- Metodológicamente es naturalista es decir estudia a las personas y a los grupos en su ambiente natural y en la vida cotidiana. Los investigadores interactúan con ellos de una manera natural.
- La investigación cualitativa produce datos descriptivos trabaja con las propias palabras de las personas, y con las observaciones de su conducta.

- Empleando la observación participante, la entrevista no estructurada, la entrevista biográfica, las historias de vida, las entrevistas grupales, las encuestas cualitativas, realiza análisis a través de esquemas y categorías abiertas.
- Dado que la naturaleza del objeto de estudio son los seres humanos, la relación que el investigador establece con las personas y con los grupos es cercana y empática y su interacción es de tipo dialógico y comunicativo, es decir, en este enfoque investigativo se da la relación sujeto que investiga – sujeto que es investigado y no la relación sujeto –objeto (sujeto que conoce – objeto investigado).
- En este enfoque, todos los escenarios y personas son dignos de estudio. Aquellas personas a las que la sociedad ignora, la investigación cualitativa trata de darles voz.
- Dado que su finalidad primordial es la comprensión de las experiencias individuales y/o colectivas en condiciones espacio-temporales, la aceptación de la diferencia y de la singularidad de los individuos como de sus grupos de referencia, es el fundamento de la tarea comprensiva.
- Los estudios cualitativos se realizan con individuos, grupos, comunidades u organizaciones. En cualquier caso no con grandes poblaciones, pues trabajar el elemento subjetivo no es viable en comunidades ampliamente numerosas.
- Tiende a ser flexible en su metodología, la forma específica de recolección de información se va definiendo y transformando durante el transcurso de la investigación, dadas las condiciones naturales en las que se realiza.

- El enfoque cualitativo tiene perspectiva humanista que implica una apertura al otro y a lo social. Un investigador cualitativo valora profundamente al hombre, busca encontrarse con él y enriquecerse a partir de ese encuentro.
- El Papel del investigador en la investigación cualitativa es la de interactuar con los individuos en su contexto social, tratando de captar e interpretar el significado y el conocimiento que tienen de sí mismo y de su realidad, ya que se busca una aproximación global y naturalista a las situaciones sociales y a los fenómenos humanos con el propósito de explorarlos, describirlos, y comprenderlos a partir de un proceso de interpretación y construcción teórica.
- Para lo anterior, algunas condiciones y competencias que el investigador cualitativo requiere para emprender con éxito un estudio son las siguientes: la personalidad del investigador y sus habilidades sociales; el investigador debe ser una persona y un profesional con una relación cercana, empática, dialógica y comunicativa, con las personas con las cuales realiza el proceso de investigación, para poder interpretar su cultura, su historicidad, sus cambios y transformaciones; además debe estar en capacidad de poder adaptarse al lugar y a las personas objeto de estudio, es decir conocer cada uno de sus aspectos vitales como persona, no solo lo personal sino todo aquello que hace parte de su entorno y de sus circunstancias de vida.
- Por último, las técnicas utilizadas actualmente en la investigación cualitativa para recolectar la información son principalmente: la observación (directa, participante) mediante el desarrollo de visitas administrativas a las empresas en las cuales se verifica el estado actual de la afiliación a la seguridad social de los conductores y la investigación no intrusiva (incluye el estudio de documentos).

Para el desarrollo de esta investigación se tomaron estos espacios con la finalidad de adentrarnos en la temática

- Como primera medida para el desarrollo de este trabajo se identificó el problema de la ausencia de vinculación laboral y por consiguiente de afiliación al SGSS en calidad de cotizantes, teniendo en cuenta que la actividad laboral de los conductores de taxi es informal y no cuenta con ninguna clase de amparo laboral; al ser considerada una actividad de alto riesgo, hay una alta tasa de demandas de parte de los conductores hacia el propietario del vehículo y la empresa en los casos que suceden accidentes de tránsito que dejan muertos o con alguna discapacidad a los conductores, robos y asesinatos.

Por lo anterior se hace necesario que se tomen medidas encaminadas a la formalización laboral de los conductores, que incluyan medidas que protejan a los conductores de los riesgos que corren en el desarrollo de su actividad diaria y aseguren a los conductores y sus familias, ante las eventualidades que se presentan en el día a día de esta actividad.

- En un segundo momento se realizó una búsqueda de la normatividad que rige a las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, la normatividad laboral y la referente al Sistema General de la Seguridad Social.

- Paso seguido se realizó un análisis e interpretación de la documentación referente a los aspectos legales de este problema.

- Se realizaron visitas administrativas a las empresas de transporte

público individual en vehículos taxi, con el fin de recopilar información que dé cuenta del cumplimiento de la normatividad expedida para regular la vinculación laboral y su correspondiente afiliación al SGSS, realizando la verificación de la documentación que reposa en las carpetas de los conductores.

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION	
	PROCESO REGULACIÓN Y CONTROL	
	FORMATO ACTA VISITA ADMINISTRATIVA	
	Código: PM03 – PR05 –F18 Versión: 1.0	

ACTA VISITA ADMINISTRATIVA

EMPRESA : TAXI PERLA S.A.

NIT : 860004946-0

REPRESENTANTE LEGAL : ANA EMMA GARCIA DE HERNANDEZ

DIRECCIÓN Y DOMICILIO : Calle 18 No. 28A-32 (Bogotá D.C.)

TELEFONO : 5111111-2010411 (NO Actualizado Cámara de Comercio)

COMISION DE VISITA : MARCELA PAOLA BLANCO, RICARDO LEON GUTIERREZ,
ANDRES RODRIGUEZ V. Y CRISTIAN CAMILO BELLO.

FECHA : 28 de Enero al 3 Febrero de 2.016.

En la ciudad de Bogotá D.C., siendo las 8:00 a.m. del día 28 de Enero de 2.016, se hicieron presentes en la sede administrativa de la empresa de transporte de servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi TAXI PERLA S.A., la comisión de visita antes mencionada, contratistas de la Secretaría Distrital de Movilidad, con el fin de efectuar la visita administrativa integral a la empresa de Transporte descrita anteriormente. Los profesionales informaron el objeto de la misma la cual fue comunicada mediante oficio número SDM-DCV-1705-16 de fecha 07 de Enero de 2016, suscrito por el Ing. Oscar Fernando Daza Velásquez – Director de Control y Vigilancia de la Secretaría de Movilidad.

El objetivo principal de la visita administrativa es verificar el cumplimiento de los requisitos que la empresa debe aportar a la autoridad de tránsito y transporte de la ciudad de Bogotá D.C. con el fin validar y obtener evidencia física de los soportes de habilitación para la prestación del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos taxi y el cumplimiento de aspectos normativos relevantes en relación con la actividad transportadora, tanto de sus vehículos como los estándares de seguridad, al igual que la idoneidad de sus conductores.

La visita administrativa fue atendida por el señor GUILLERMO HERNANDEZ GARCIA en su calidad de segundo suplente del Gerente de la empresa de transporte público TAXI PERLA S.A.

Se examinaron entre otros los siguientes aspectos:

1. Se procedió a la verificación en el certificado de Existencia y Representación Legal de la empresa de transporte de servicio público individual en vehículos taxi TAXI PERLA S.A., expedido por la Cámara de Comercio de Bogotá, sede PALOQUEMAO del 28 de Enero de 2.016, en la cual se evidencia que su vigencia es hasta el 08 de Agosto de 2031, la empresa tiene como Gerente al señor ANA EMMA GARCIA DE HERNANDEZ, como suplente del Gerente la señora IRMA HERNANDEZ GARCIA y como segundo Suplente del Gerente GUILLERMO HERNANDEZ GARCIA.

PESS-PROG- F17- V1.0 Página 1 de 9

	SISTEMA INTEGRADO DE GESTION	
	PROCESO REGULACIÓN Y CONTROL	
	FORMATO ACTA VISITA ADMINISTRATIVA	
	Código: PM03 – PR05 –F18	

7. Documentación de conductores.

De una relación de 1793 conductores activos suministrada por la empresa de transporte de servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi TAXI PERLA S.A., se tomó el 29%, equivalente a (523) conductores basados en la equivalencia del 30% del parque automotor, es decir 323 vehículos.

Una vez solicitada a la empresa la documentación de los (523) conductores que les permite operar un vehículo de transporte público afiliado a la misma, el resultado de la verificación fue la siguiente:

- 1) Ciento cuarenta (140) Licencias de conducción vendidas junto con el examen psicometríco, en presunto incumplimiento al artículo 34 de la ley 336 de 1996 y Artículo 2.2.1.3.8.11, literal a) del Decreto 1079 de 2.015.
- 1) Trescientos ochenta y ocho (388) conductores NO cuentan con afiliación al sistema de salud como cotizante, lo anterior en presunto incumplimiento a lo estipulado en el Artículo 34 de la Ley 336 de 1.996, Artículo 26 del Decreto 1703 de 2.002, Artículos 2.2.1.3.4.1 y párrafo segundo del Artículo 2.2.1.3.8.10 y artículo 2.2.1.3.8.11 del Decreto 1079 de 2.015 y Decreto 400 de 2.014.
- 2) Quinientos veinte (520) conductores no cuentan con afiliación al sistema de Pensiones y quinientos dieciocho (518) conductores no cuentan con afiliación ARL, en presunto incumplimiento a lo estipulado en el Artículo 34 de la Ley 336 de 1.996, Decreto 1703 de 2.002 en su Artículo 26, Artículo 2.2.1.3.4.1 - sección 48 del Decreto 1079 de 2.015 y Decreto 400 de 2.014.
- 3) Los conductores NO se encuentran vinculados directamente a la empresa, en presunto incumplimiento al artículo 36 de la Ley 336 de 1996.
- 4) La empresa no aportó la totalidad de los soportes solicitados por la comisión de visita de existencia e capacitación de la muestra tomada correspondiente a 132 conductores, quedando un faltante de 114 certificados, lo anterior en presunto incumplimiento a lo estipulado en el Artículo 35 de la Ley 336 de 1.996 y Decreto 1079 de 2.015 en su Artículo 2.2.1.3.9.

Se aclara que la expedición de la tarjeta de control por parte de la empresa TAXI PERLA S.A., se está realizando con la periodicidad mensual, dando cumplimiento a lo estipulado en el artículo 2.2.1.3.8.10 del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 9º del Decreto 1047 de 2014.

8. Control a los Conductores.

La empresa de transporte de servicio público individual de pasajeros en vehículos taxi TAXI PERLA S.A., NO cuenta con un programa de documentado para el control y seguimiento de infracciones de tránsito de sus conductores, aun así reporta a la Superintendencia de Puertos y Transportes los resultados del programa con la periodicidad requerida, lo anterior dando cumplimiento a lo estipulado en el Artículo 17 párrafo 2º de la Ley 1383 de 2.010. Se anexa los reportes de Noviembre, Diciembre de 2015 y Enero de 2016.

Se realizó de manera aleatoria la consulta en la página web de la Secretaría Distrital de Movilidad a ciento treinta y dos (132) conductores de la base suministrada por la empresa, evidenciando que treinta y cinco (35) de ellos presentan infracciones de tránsito de los cuales; nueve (9) no han cancelado el comparendo y no tienen acuerdo de pago, tres (3) conductores presentan acuerdo de pago al día y veintitrés (23)

PM03-PR05-F18-V1.0 Página 4 de 9

- Se realizó la consolidación de la información que se recopiló en las empresas, para poder realizar los comparativos en las 6 empresas escogidas para verificar el cumplimiento de los requisitos legales de la materia, esta recopilación consiste en verificar los contratos de vinculación de los conductores en caso que existan y las planillas de pago de la seguridad social.

- Se realizó la propuesta encaminada a darle solución a la problemática planteada.

Instrumentos de investigación

A continuación se relacionan los instrumentos de investigación utilizados en el presente trabajo:

Se usaron insumos indirectos, para la construcción de este trabajo, teniendo como base la normatividad vigente que regula la actividad de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi y las normas que regulan la vinculación laboral y la referente al Sistema General de Seguridad Social.

Por otra parte se tomó la información recopilada por el grupo de visitas administrativas a las empresas de transporte público de la Dirección de Control y Vigilancia de la Secretaria Distrital de Movilidad, encargado de verificar directamente en las empresas a través de auditorías las evidencias del cumplimiento de los aspectos normativos que rigen a estas empresas, esta verificación se realiza a las carpetas de los conductores y adicionalmente se realiza la consulta en el Registro Único de Afiliados RUAF del Sistema Integral de Información de la Protección Social SISPRO, por lo cual se cuenta con información de primera mano de la situación real de los conductores en cuanto a la vinculación laboral y afiliación al SGSS, igualmente de las medidas adelantadas por la empresas para cumplir con estas exigencias normativas.

También se tomaron artículos periodísticos de diferentes medios del país que relataban los avances de las mesas de trabajo que dieron como resultado la expedición del

Decreto 1047 de 2014, que reguló la afiliación al SGSS de los conductores de vehículos taxi. (<http://www.semana.com/nacion/articulo/el-decreto-que-pone-en-vilo-al-gremio-de-taxistas/378560-3>)

RESULTADOS DE LA INVESTIGACIÓN

Panorama Actual De La Seguridad Social De Los Conductores De Transporte Público Individual En Vehículos Taxi En La Ciudad De Bogotá D.C.

Los conductores de transporte público individual en vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C., actualmente, no cuenta con una vinculación laboral frente a la empresa a la cual están afiliados los vehículos, esto representa una inestabilidad laboral para el gremio, debido a que a pesar que realizan una actividad diaria que tiene un horario establecido, no hacen parte de la empresa; además de esto, la empresa no realiza la selección del personal, ya que el único lazo que hay entre estas dos partes es la tarjeta de control llamada comúnmente tarjetón, documento que acredita al conductor para operar el vehículo vinculado a la empresa. Para realizar dicho trámite, el conductor debe estar debidamente autorizado por el propietario del vehículo el cual va a conducir, mediante certificación escrita por este autorizando a la empresa a expedir la tarjeta de control.

La personas dedicadas al oficio de taxista desempeñan su actividad mediante diversas modalidades, conforme con lo previsto por el ordenamiento jurídico vigente en Colombia, al amparo de lo establecido en el artículo 6° de la Constitución Política de Colombia

de 1991, en ese orden de ideas, y en principio, no existe un régimen contractual específico aplicable a efectos del ejercicio de este oficio, sin perjuicio de lo dispuesto por los artículos 34 y 36 de la Ley 336 de 1996

Dado a lo anterior, los conductores de vehículos taxi en la ciudad de Bogotá D.C., realizan su actividad laboral sin ningún tipo de vinculación laboral con la empresa o con el propietario del vehículo, por lo tanto no tienen afiliación al Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizantes como dependientes de una empresa o persona natural, en esta perspectiva su actividad laboral se considera informal a la luz del ordenamiento jurídico colombiano.

Analizando el panorama actual de los conductores de taxi, se evidencia que entre ellos y la empresa, no existe ningún tipo de vínculo laboral como la existencia de un contrato de trabajo y por lo tanto no hay una afiliación al Sistema General de Seguridad Social en Salud que es el conjunto de entidades, normas y procedimientos a los cuales pueden tener acceso las personas y la comunidad con el fin principal de garantizar una calidad de vida que esté acorde con la dignidad humana. (DNP, 2015)

Al no existir vinculación laboral para el conductor se vislumbra un desamparo a la luz de la normatividad de los conductores de vehículos taxi en comparación con la que cuentan los trabajadores formales de cualquier empresa, considerando que el personal es el activo más importante de la empresa, la vinculación o incorporación de personal debe ser un proceso claramente definido, que contenga los requisitos mínimos necesarios que garanticen la vinculación de los mejores elementos disponibles en el mercado laboral. (gerencie.com, 2011)

Ello supone identificar las condiciones académicas o de formación, y la experiencia requerida para cada cargo a ocupar, así como aspectos de personalidad específicos. Habrá necesidad de elaborar un proceso de selección que garantice la evaluación correcta del personal, el cual incluye preselección de hojas de vida, verificación de datos y referencias, pruebas de idoneidad, pruebas psicológicas y psicotécnicas, entrevistas de selección, exámenes médicos, etc.

Luego haber seleccionado la persona idónea para cada cargo, sigue el proceso de contratación, el cual es igual de importante. Esta parte comprende la parte jurídica en cuanto a la modalidad de contratación. Las condiciones y demás aspectos relacionados con el contrato de trabajo.

Adicionalmente el proceso de vinculación laboral debe contener una evaluación de aspectos de la remuneración. Tanto el monto como su forma. Es importante anotar que una incorrecta remuneración puede hacer que el trabajo previo de selección de personal sea un fracaso, ya que la remuneración es un componente importante en el rendimiento del trabajador.

Lo anterior con la finalidad de seleccionar al personal idóneo para cumplir con la función de prestar un servicio público de transporte como es el transporte público individual, teniendo este personal una situación estable con condiciones de igualdad frente a los trabajadores de las empresas.

Un ejemplo importante en el sector de las empresas de transporte público individual en la ciudad de Bogotá es la empresa **Rentaxi S.A.**, que a pesar de no tenerlos vinculados directamente por la empresa, como debería ser de acuerdo a la normatividad, lo hace a través de una Cooperativa de Trabajo Asociado, contando con un contrato laboral y con su

respectiva afiliación al SGSS, siendo la única empresa que realiza esta vinculación del total de empresas habilitadas para prestar este servicio público, es necesario precisar que esta empresa cuenta con tan solo 86 vehículos y estos son propiedad de la empresa, lo que facilita el control sobre los conductores ya que la empresa tiene control total sobre los vehículos y conductores, lo que no sucede en las empresas tradicionales que los vehículos son de propiedad de terceros y pequeños propietarios que en la mayoría de los casos cuenta cada propietario con tan solo un vehículo.

Sin embargo en el resto de las empresas no sucede lo mismo que en el caso anteriormente mencionado, teniendo la empresa la obligación de verificar que los conductores cuenten con afiliación al SGSS y realicen los respectivos pagos para realizar la expedición o refrendación de la tarjeta de control, sin embargo en un número considerable de conductores aunque se encuentran afiliados al SGSS, lo están de manera atípica, encontrándose afiliados al régimen contributivo como beneficiario de un cotizante (esposa, hijos o padres) y por otro lado se encuentran en el Régimen subsidiado, situación que se aparta de su condición de trabajador independiente que percibe unos ingresos que lo hacen merecedor de realizar los respectivos aportes al SGSS para cumplir con el principio fundamental de este sistema que es el principio de la solidaridad el cual es un pilar importante de este sistema de protección social.

Por lo anterior no es correcto permanecer en esta condición de beneficiario, porque le hace un grave daño financiero al SGSS en cuanto a que este sistema se basa en los aportes de sus cotizantes del régimen contributivo para sostener financieramente el régimen subsidiado, que tiene la característica de asegurar a la población que no cuenta con un trabajo y no percibe ingresos, no teniendo cabida las excusas de los conductores que aducen que no se

afilian como cotizantes por que ya cuentan con salud como beneficiarios y no se justifica pagar por algo con lo que ellos ya cuentan sin tener que pagar nada más.

Panorama de las empresas y sus conductores

En la ciudad de Bogotá D.C. a 31 de Diciembre de 2015 se encuentran 72 empresas de transporte público individual en vehículos taxi debidamente habilitadas por la Secretaria Distrital de Movilidad (SDM), contando con alrededor de 105952 conductores, estos datos hacen parte del programa de visitas administrativas (Auditorias) realizadas por la Dirección de Control y Vigilancia de la SDM a estas empresas, en la cuales se vela por el cumplimiento de la normatividad, reglamentación y habilitación de las mismas, enmarcados dentro de las competencias de la SDM y son los referentes al cumplimiento de requisitos para la habilitación, operación de la empresa, conductores y vehículos.

El grupo de visitas administrativas tiene como objeto la realización de visitas administrativas por procesos, ejerciendo control y seguimiento a las empresas prestadoras de servicio de transporte público habilitadas en Bogotá D.C. en sus diferentes modalidades que rigen en el Distrito Capital entre las cuales se encuentra en el Transporte Público Individual en Vehículos Taxi (TPI), Transporte Público Colectivo (TPC), Transporte Público Masivo (TPM) y el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP), a los vehículos que prestan estos servicios, así como a los conductores que operan los mismos, validando su habilitación, estructura organizacional, operatividad de vehículos y vinculación de conductores.

Como resultado de este proceso se pudo establecer que tan solo dos empresas vinculan a sus conductores y los afilian al SGSS, lo que quiere decir que el 96.5% de las empresas de taxis no cumplen con la normatividad vigente, adicionalmente se realizaron encuestas a los conductores de las diferentes empresas de transporte público individual en vehículos taxi, evidenciando que el 37% de los conductores está afiliado al régimen contributivo en calidad de cotizantes o beneficiarios, ya sea por la afiliación directa de la empresa, por la afiliación como independiente o ser beneficiario de un tercero, el 56.3% se encuentra afiliado al régimen subsidiado y el 6.7% de los encuestados no sabe o no responde.

De la información recolectada en la encuesta realizada a 1231 conductores en el proceso de visitas administrativas de la Secretaria Distrital de Movilidad en el año 2015, se logra evidenciar que el 84.5% de los conductores está afiliado a una EPS (Grafico 1), el porcentaje de afiliados al régimen contributivo es del 37% (Grafico 2), pero en este porcentaje la mayoría de los conductores está en calidad de beneficiario, lo que indica que la afiliación como cotizante está en niveles muy bajos, ya que los conductores cumplen con una actividad económica y por obligación deberían estar cotizando al régimen contributivo de la salud.

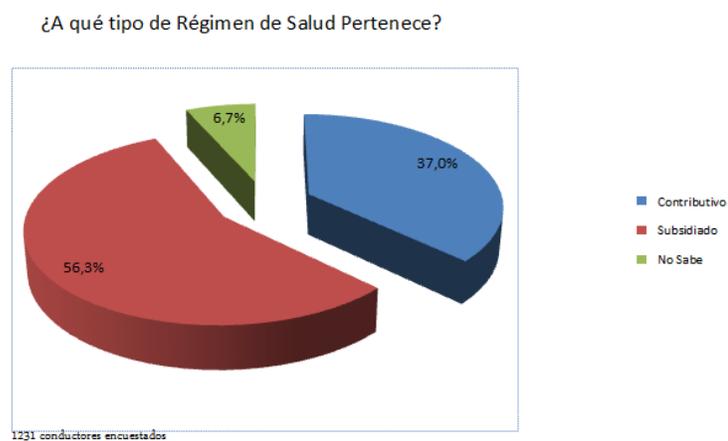
Por lo anterior se evidencia que tan solo el 3.5% de las empresas se encuentra cumpliendo con la Ley en cuanto a la afiliación al Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizante, estos datos muestran el preocupante panorama en la materia, ya que en la actualidad la mayoría de las empresas no exigen al menos la afiliación como cotizante al SGSS, tan solo exigen que se encuentre afiliado a una EPS sin importar al cual régimen pertenezca.

Figura 1. Porcentaje Afiliación EPS de los conductores de vehículos taxi.



Fuente: Encuestas en las Auditorias a las Empresas – Grupo Visitas Administrativas – Secretaría
Distrital de Movilidad

Figura 2. Régimen de Afiliación de los conductores de vehículos taxi.



Fuente: Encuestas en las Auditorias a las Empresas – Grupo Visitas Administrativas - Secretaria
Distrital de Movilidad

En cuanto a las dos únicas empresas que cuenta con vinculación laboral de sus conductores, estas tienen la característica que son propietarias de la totalidad del parque

automotor por lo cual tiene manejo total de la flota y de sus conductores, lo que quiere decir que la empresa directamente hace la selección del personal y estos están bajo su subordinación, diferente al resto de las empresas de la ciudad de Bogotá D.C.

Por lo anteriormente expuesto, tomando medidas estructurales que cambien la relación actual entre conductores, propietarios y empresas, en temas de vinculación de personal, se lograría un gran avance que beneficie a los conductores a tener satisfechas sus necesidades en cuanto a la seguridad social se refiere y podría llegar a convertirse en un gremio más estable donde la rotación de personal disminuya y se logre tener una estabilidad mayor que redunde en el mejoramiento de la seguridad del gremio y de los usuarios al no tener tantos conductores flotantes, que solo utilizan esta actividad para cometer toda clase de delitos que perjudican a los conductores de taxi y a la ciudadanía en general.

Medidas Tomadas Por El Gobierno Nacional Para Reglamentar Los Artículos 34 Y 36 De La Ley 336 De 1996 Y Dar El Cumplimiento De Esta Norma.

El Gobierno Nacional mediante el Ministerio de Salud y Protección Social y el Ministerio de transporte adelantó medidas tendientes a la formalización de la actividad laboral de los taxistas, en la discusión del tema se adelantaron mesas de trabajo reuniendo los dos ministerios, la Secretaria Distrital de Movilidad de Bogotá D.C., los representantes de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, y representantes de los conductores de la ciudad con el fin de socializar y mejorar las medidas a tomar en relación con esta problemática actual.

Durante el año 2014 se realizaron estas mesas de trabajo de la cual se adelantaron compromisos con los cuales se lograra una vinculación laboral de los conductores a

las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, que contara con afiliación al SGSS, el punto de partida de esta iniciativa se tomó debido al tema de la inseguridad que se viene presentando en el gremio al usar los vehículos para cometer actos delictivos y como gran hecho trascendental el asesinato del agente de la DEA James Terry Watson en la madrugada del 21 de junio de 2013 en la ciudad de Bogotá en medio de un “paseo millonario” realizado por una banda de atracadores, evidenciando la necesidad de brindarles seguridad social a los conductores con el fin de hacer más exhaustivos los controles de ingreso a la empresas.

Dentro de esta socialización de las medidas a adoptar surgieron diferentes posiciones que cambiaron el rumbo de las acciones que se requerían tomar para asegurar la vinculación laboral y la afiliación al Sistema General de Seguridad Social de los conductores de taxi, desde un principio los principales opositores a la vinculación laboral fueron las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, ya que fundamentaban su oposición en que estas empresas solo son un intermediario entre el propietario de los vehículos y los conductores, ya que los propietarios son los que escogen a las personas que conducirán sus taxis y la empresa solo expide la tarjeta de control mediando una solicitud expresa firmada del propietario autorizando a la empresa a expedir dicho documento, fundamentando su posición en que el encargado de la vinculación laboral es el propietario del vehículo que tiene control total de los taxis y de sus conductores.

Por otro lado un gremio de taxista se opuso a la vinculación laboral, pero apoyaba la inclusión en la seguridad social de los taxistas, ya que consideraba que la vinculación laboral era una condición que no les favorecía, dicha posición era claramente influenciada por algunas empresas que eran las que estaban detrás de esta campaña en contra de estas medidas.

En medio de estas circunstancias y producto del compromiso desarrollado en estas mesas de trabajo por todos los intervinientes el día 4 de Junio de 2014 el Presidente de la República de Colombia Juan Manuel Santos Calderón expidió el Decreto 1047 de 2014 “por el cual se establecen normas para asegurar la afiliación al Sistema Integral de Seguridad Social de los conductores del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, se reglamentan algunos aspectos del servicio para su operatividad y se dictan otras disposiciones”.

Con la cual se da la cobertura en seguridad social para los conductores de equipos destinados al servicio público de transporte individual de pasajeros, requiriendo el desarrollo de estrategias concurrentes y progresivas, que tengan por finalidad mejorar las condiciones de labor de los conductores, el fortalecimiento de las empresas y la mejora en la prestación del servicio público de transporte.

Adicionalmente sabiendo que garantizar el efectivo acceso de los conductores de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi al Sistema General de Seguridad Social, implica la modificación de protocolos de operación y demanda nuevas cargas administrativas que requieren de instrumentos adecuados para su normal desarrollo, de tal forma que viabilicen el ejercicio empresarial en el marco de sus obligaciones, promoviendo la competencia y, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 336 de 1996, procuren la armonía en las relaciones entre las distintas partes que intervienen en la prestación del servicio público de transporte.

Compromisos Plasmados en el Decreto 1047 de 2014.

Como primer punto el Decreto tiene como objeto adoptar medidas para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 34 de la Ley 336 de 1996, respecto del acceso universal a la seguridad social de los conductores de los equipos destinados al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi y facilitar el cumplimiento de los estándares de servicio requeridos por el ordenamiento jurídico.

Se dejó explícitamente en el decreto que 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 General de Seguridad Social y no podrán operar sin que se encuentren activos en los sistemas de pensiones, salud y riesgos laborales.

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).

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

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.

Beneficios Complementarios para los conductores.

En dicho decreto se crearon unos beneficios complementarios de la siguiente manera:

- 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 de vehículos taxis con la cobertura de los riesgos especificados en el decreto en mención
- Según el Artículo 8, las autoridades municipales deberán implementar y mantener actualizado un Registro de Conductores que en línea y en tiempo real, permita identificar plenamente a los conductores de los vehículos de servicio público de transporte individual de pasajeros que operen en su jurisdicción y el vehículo que cada uno de ellos conduce.
- Se habla del tema de capacitaciones determinando que el Ministerio de Transporte en coordinación con el SENA, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de promover que este servicio se brinde con los mejores estándares de calidad y seguridad de los conductores y terceros.
- El Gobierno trabajará en un plan piloto para avanzar en la identificación y estandarización de competencias laborales de los conductores del servicio público de transporte

terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, con el fin de explorar la posibilidad de promover la acreditación de las mismas.

Adicionalmente este decreto modifiko la vigencia de la Tarjeta de Control que antes tenía una vigencia de dos meses y a partir de la expedición de esta norma es de manera mensual. Cuando se presente el cambio del conductor autorizado antes de la fecha de vencimiento del documento de transporte de que trata el presente artículo, la empresa expedirá una nueva Tarjeta de Control, una vez realice el reporte de la novedad y registre al nuevo conductor. En todo caso la empresa de transporte deberá reportar al Registro de Conductores las novedades respecto de los mismos, que impliquen modificación de la información contenida en la Tarjeta de Control.

Requisitos para la expedición de la tarjeta de control:

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.

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.

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.

Reglamentación del Decreto 1047 de 2014.

Como paso fundamental para dar cabal cumplimiento artículo 16 del Decreto 1047 de 2014, la Alcaldía Mayor de Bogotá D.C., expidió el Decreto 400 del 26 de Septiembre de 2014 por el cual se fija la tarifa para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos clase taxi en el Distrito Capital, en cumplimiento del Decreto 2660 del 29 de diciembre de 1998 donde el Gobierno Nacional señala los criterios a tener en cuenta para la fijación de tarifas de servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

Por lo anterior la Subsecretaría de Política Sectorial - Dirección de Estudios Sectoriales y de Servicios -, de la Secretaría Distrital de Movilidad, elaboró el documento para el "Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio Público de transporte individual para Bogotá, D.C., año 2014-DESS-T-003-2014", el cual mostró una variación positiva en la tarifa técnica de cinco pesos y setenta y dos centavos (\$5.72) para el servicio, por lo que debe reajustarse el valor de la tarifa en la suma de seis pesos (\$6.00) y por tanto se considera procedente modificar el valor de la unidad para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos clase taxi de \$72 a \$78 moneda legal, mediante este estudio se pudo constatar que un taxista promedio realiza alrededor de 27 carreras diarias, por lo cual el incremento de \$300 en la carrera mínima le da

para cubrir con los valores estipulados para los aportes al SGSS cotizando con una base del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente

Tabla 2. Tabla tarifas Servicio Publico Individual.

TABLA TARIFAS		
ITEM	NUMERO DE UNIDADES	VALOR A PAGAR \$
VALOR UNIDAD CADA 100 METROS	1	78
ARRANQUE O BANDERAZO	25	2000
VALOR POR CADA 30 SEGUNDOS DE ESPERA	1	78
RECARGO AL Y DEL AEROPUERTO Y PUENTE AEREO	50	3900
RECARGO NOCTURNO (20:00 HORAS A LA 5:00 HORAS) DOMINICAL Y FESTIVOS	24	1900
CARRERA MINIMA	50	3900
SERVICIO POR HORAS	225	17600
PUERTA A PUERTA	9	700
RECARGO DESDE EL TERMINAL DE TRANSPORTES	7	500
FUENTE: DECRETO 400 DE 2014		

La Secretaria Distrital de Movilidad actuando como órgano rector del transporte público en la ciudad de Bogotá D.C., expidió la resolución 020 del 08 de Enero de 2015, por medio de la cual se adoptan medidas para la implementación del sistema de información y registro de conductores en línea del sistema de transporte público individual, en la cual toma como base el aplicativo web Sicón Plus manejado por la Secretaria Distrital de Movilidad y creado mediante la Resolución 647 de 2007 adoptando esta herramienta para el cargue y la consulta de información de las empresas de transporte público de la ciudad de Bogotá D.C.

Este aplicativo desde la fecha de su creación ha servido como herramienta fundamental para la comunicación entre las empresas de transporte público de la ciudad y la Secretaria Distrital de Movilidad, en cuanto al manejo reciproco de información en cuanto a

conductores, vehículos, tarjetas de operación, entre otros, para el caso explícito de la vinculación de conductores al SGSS, mediante la Resolución 020 de 2015 se adoptan medidas adicionales para el mejoramiento del aplicativo y da cumplimiento al artículo 8 del Decreto 1047 de 2014 y artículo 2.2.1.3.8.9 del Decreto 1079 de 2015 en cuanto a contar con un sistema de información y registro de conductores que permita identificar plenamente en tiempo real los conductores de vehículos taxi.

Cambios en la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes PILA (miplanilla.com, 2014)

Mediante el Decreto 1047 de 2014 expedido por el Ministerio de Trabajo y la Resolución 2634 de 2014 expedida por el Ministerio de Salud y Protección Social se establecen las medidas necesarias para garantizar a los conductores de taxi la afiliación al SGSS desde el 1 de septiembre de 2014, se hacen ajustes a la Planilla Integrada de Liquidación de Aportes PILA y se crean dos subtipos de cotizante con los cuales se identificará a los conductores de servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, el subtipo de cotizante 11 con el cual se debe hacer el pago de aportes a salud, pensión y riesgos laborales y el subtipo de cotizante 12 con el cual se debe hacer aportes a salud y riesgos laborales y no se deberá hacer aportes a pensiones.

Adicionalmente, se debe tener presente que el conductor de taxi podrá relacionarse como subtipo de cotizante 12 y no estará obligado a cotizar pensión si cumple alguna de las siguientes condiciones:

- Cotizante con 50 años o más de edad, si es mujer, o 55 años o más si es

hombre y nunca ha cotizado al Sistema General de Pensiones.

- Pensionado por Vejez.
- Cotizante que ha recibido indemnización sustitutiva de saldos o devolución de aportes.
- Cotizante con requisitos cumplidos para pensión.
- Cotizante perteneciente a régimen excepción (por ejemplo: Fuerzas

Militares, Policía Nacional, Ecopetrol, Magisterio).

La forma como se lleve a cabo el pago de los aportes, será a discreción de cada empresa y sus conductores, acudiendo a cualquiera de las tres opciones que se describen a continuación:

Opción 1:

Si existe vinculación laboral del conductor con la empresa de servicio público de transporte individual, las afiliaciones a la seguridad social las hará el empleador y los aportes serán asumidos de manera compartida por el empleado y el empleador como lo establece la ley actualmente (ver tabla). En este caso, el pago de los aportes deberá hacerse mediante la planilla tipo E con tipo de cotizante 1.

Opción 2:

Si el conductor tiene vinculación a la empresa de servicio público de transporte individual como contratista independiente o en calidad de asociado que pertenece a una asociación encargada de realizar afiliaciones colectivas al Sistema General de Seguridad Social de conductores de taxis autorizada por parte del Ministerio de Salud y Protección Social, la asociación será intermediaria para hacer los aportes de sus conductores asociados a través de la

planilla tipo Y mediante el uso del tipo de cotizante 3.

Una vez el conductor haya tramitado su afiliación ante las administradoras de Seguridad Social (salud, pensión y riesgos laborales), la asociación podrá retener a los conductores la suma correspondiente a sus aportes los cuales deben ser asumidos en su totalidad por el conductor (ver tabla), a excepción de los aportes a riesgos laborales, ya que de acuerdo al Artículo 2 del Decreto 723 de 2013 se define que los aportes a riesgos laborales clasificados en riesgo laboral 4 o 5 deberán ser asumidos por la empresa contratante.

Opción 3:

Si el conductor de taxi asume como trabajador independiente las afiliaciones y los aportes a la Seguridad Social a salud, pensión y riesgos laborales, la empresa de servicio público de transporte individual no interviene en el pago de aportes ya que lo deberá hacer directamente el conductor en los porcentajes que establece la ley (ver tabla). En este caso, el pago de los aportes deberá hacerse mediante la planilla tipo I con tipo de cotizante 3.

Tabla 3. Tipo de aportantes a la seguridad social para taxistas.

Opciones	Aportantes	Aporte a Salud	Aporte a Pensión	Aporte a Riesgos Laborales	Aporte a Caja de Compensación Familiar	Aporte a SENA	Aporte a ICBF
Opción 1: Vinculación laboral	Empresa	8,5%	12%	4,35%	4%	2%	2%
	Conductor	4%	4%	-	-	-	-
Opción 2: Contratista independiente	Empresa	-	-	4,35%	-	-	-
	Conductor	12,5%	16%	-	2%*	-	-
Opción 3: Trabajador independiente	Empresa	-	-	-	-	-	-
	Conductor	12,5%	16%	4,35%	2%*	-	-

Fuente: Miplanilla.com

Aquellas empresas de servicio público de transporte individual que a partir del 1 de septiembre de 2014 permitan la operación de conductores de taxi que no cuenten con afiliación y pago de aportes a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, les serán impuestas sanciones como la suspensión de la habilitación y permiso de operación.

Análisis Del Impacto De Las Reglamentaciones Del Gobierno En Este Gremio.

Los avances que han tenido las medidas tomadas en el Decreto 1047 de 2014 han sido insipientes, debido a que las empresas no comenzaron la implementación de estas medidas a partir de la expedición de este decreto el 4 de junio de 2014, ya que estas exponían ante la Secretaría Distrital de Movilidad que ellas contaban con un periodo de implementación de 6 meses dados en el Decreto, para la organización interna de las empresas en cuanto a este tema.

La Secretaría Distrital de Movilidad cumpliendo con el cronograma de implementación realizó el estudio de costos y expidió el Decreto 400 de Septiembre de 2014, ajustando las tarifas incluyendo los costos de la seguridad social de los conductores, dicho decreto se comenzó a cumplir de manera inmediata por las empresas que si subieron las tarifas sin haber comenzado la exigencia de la afiliación como cotizantes al sistema general de la seguridad social de los conductores.

Cumplido el plazo de los 6 meses para la implementación de estas medidas por

parte de la empresa (diciembre 4 de 2014), estas seguían sin implementar el Decreto 1047 de 2014, aduciendo que no se había dispuesto por parte de las entidades correspondientes la elección de la Aseguradora de Riesgos Laborales ARL, con la cual se realizaría la correspondiente afiliación de los conductores ya que por las características especiales del gremio de conductores y al no haber vínculo laboral entre las partes ninguna ARL afiliaba a sus conductores, adicionalmente al tener que afiliar a los conductores en el riesgo (IV) el más alto la encargada de correr con los gastos de esta es la empresa y no el conductor como si lo hace con la afiliación a salud y pensión.

Comenzando el año 2015 se realizaron mesas de trabajo entre el Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de transporte y la Secretaría Distrital de Movilidad para la solución de este obstáculo y hasta el mes de abril de 2015 se logró llegar al acuerdo que la ARL Positiva realizaría la afiliación a los conductores de los vehículos taxis, dándole cumplimiento a este requisito exigido en el Decreto 1047 de 2014.

La Secretaría Distrital de Movilidad siguiendo con las exigencias normativas para la cabal implementación de dicho Decreto y de acuerdo a la Resolución 020 del 08 de enero de 2015, realizó el proceso de capacitación y acompañamiento a las empresas de transporte público individual en vehículos taxi para el manejo del aplicativo Web Sicón Plus en los meses de marzo y abril de 2015, procurando por el eficaz manejo del sistema de información y registro de conductores.

Con todos los pasos completados ahora solo cabe esperar el cabal cumplimiento

por parte de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, exigiendo la afiliación al sistema general de seguridad social a los conductores (salud y pensión), afiliando a los conductores a la ARL y cumpliendo con la póliza exigida en el Decreto 1047 de 2014.

Verificación del cumplimiento de las empresas

Para medir las acciones tomadas por parte de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi en la implementación del Decreto 1047 de 2014, se tomará como caso de estudio seis (6) empresas de la ciudad de Bogotá D.C., las cuales cuentan con alrededor de 31.772 vehículos que representa aproximadamente el 60% del parque automotor total de la ciudad, esto con el fin de ver un panorama general del cumplimiento de la normatividad vigente en estas empresas, teniendo resultados de dos verificaciones realizadas entre los años 2015 y 2016, en cuanto al cumplimiento de lo estipulado en el Decreto mencionado anteriormente, los cuales mostraran el grado de cumplimiento de estas empresas arrojando los siguientes resultados:

Para la primera verificación realizada entre los meses de agosto de 2015 y febrero de 2016, se realizó la selección de los conductores que tenían la tarjeta de control vigente en los últimos tres meses, paso seguido se verificaron las planillas de aportes PILA pagadas para el mes correspondiente a la última fecha de refrendación de la Tarjeta de Control de este conductor, ya que la norma requiere que las empresas verifiquen el pago de la salud, pensión y la ARL, para la expedición o refrendación de este documento.

Esta verificación permite evidenciar que de los 8777 conductores verificados solo 3174 correspondiente al 36% cuentan con afiliación a una EPS en calidad de cotizante, 824 conductores correspondiente al 9% cuentan con afiliación a pensión y 857 conductores correspondiente al 10% cuentan con afiliación a una ARL, teniendo un preocupante resultados de tan solo 9% de los conductores cumplen a cabalidad con la afiliación al Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizantes.

En el marco de la verificación se pudo evidenciar que las empresas no cumplen con la normatividad vigente en cuanto al requisito de solicitar la afiliación al Régimen Contributivo del sistema general de seguridad social en calidad de cotizantes para la expedición de la tarjeta de control de sus conductores, adicionalmente las empresas están incumpliendo con los Decretos 1047 de 2014 y 1079 de 2015, en cuanto a la expedición y refrendación de la tarjeta de control de manera mensual, ya que las empresas siguen expidiendo y refrendando este documento cada dos meses como estaba estipulado anteriormente a la expedición del Decreto 1047.

Tabla 4. Primera Verificación del grado de cumplimiento de la seguridad social de los conductores.

PRIMERA VERIFICACIÓN												
No.	EMPRESA	PARQUE AUTOM.	FECHA VISITA	No. COND.	MUESTRA	NO SALUD	Incumple	NO PENS.	Incumple	NO. ARL	Incumple	VINCUL. LABORAL.
1	TAX EXPRESS S.A.	10428	AGOSTO 2015	16052	2607	1718	66%	2385	91%	2394	92%	NO HAY
2	RADIO TAXI AEROPUERTO	17726	SEPTIEMBRE 2015	21966	4432	3111	70%	4277	97%	4352	98%	NO HAY
3	REAL TRANSPORTADORA	389	ENERO DE 2016	453	221	144	65%	215	97%	212	96%	NO HAY
4	TAXIS YA S.A.	1018	ENERO DE 2016	1293	509	166	33%	309	61%	299	59%	NO HAY
5	TRANSPORTES @ LINEA E.U	966	ENERO DE 2016	1018	483	76	16%	247	51%	145	30%	NO HAY
6	TAXI PERLA S.A.	1050	FEBRERO 2016	1793	525	388	74%	520	99%	518	99%	NO HAY
TOTAL		31577		42575	8777	5603	64%	7953	91%	7920	90%	
FUENTE: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD												

Para la segunda verificación realizada el mes de Junio de 2016, se realizó la selección de los conductores que tenían la tarjeta de control vigente en los últimos tres meses, verificando las planillas de aportes PILA pagadas para el mes correspondiente a la última fecha de refrendación (abril, mayo y Junio) de la Tarjeta de Control de este conductor, ya que la norma requiere que las empresas verifiquen el pago de la salud, pensión y la ARL, para la expedición o refrendación de este documento.

Esta verificación permite evidenciar que de los 4510 conductores verificados solo 2172 correspondiente al 48% cuentan con afiliación a una EPS en calidad de cotizante, 1866 conductores correspondiente al 41% cuentan con afiliación a pensión y 2084 conductores correspondiente al 46% cuentan con afiliación a una ARL, evidenciándose que el 41% de los conductores cumplen a cabalidad con la afiliación al Sistema General de Seguridad Social en calidad de cotizantes.

Tabla 5. Segunda Verificación del grado de cumplimiento de la seguridad social de los conductores.

SEGUNDA VERIFICACIÓN												
No.	EMPRESA	PARQUE AUTOM.	FECHA VISITA	No. COND.	MUESTRA	NO SALUD	Incumple	NO PENS.	Incumple	NO. ARL	Incumple	VINCUL. LABORAL.
1	TAX EXPRESS S.A.	10483	JUNIO DE 2016	17369	1363	1269	93%	1275	94%	1277	94%	NO HAY
2	RADIO TAXI AEROPUERTO S	17835	JUNIO DE 2016	16683	2230	594	27%	786	35%	571	26%	NO HAY
3	REAL TRANSPORTADORA	396	JUNIO DE 2016	477	150	90	60%	109	73%	108	72%	NO HAY
4	TAXIS YA S.A.	1043	JUNIO DE 2016	1246	261	185	71%	235	90%	234	90%	NO HAY
5	TRANSPORTES @ LINEA E.U	993	JUNIO DE 2016	1208	250	39	16%	66	26%	63	25%	NO HAY
6	TAXI PERLA S.A.	1022	JUNIO DE 2016	3763	256	161	63%	173	68%	173	68%	NO HAY
TOTAL		31772		40746	4510	2338	52%	2644	59%	2426	54%	

FUENTE: SECRETARIA DISTRITAL DE MOVILIDAD

Haciendo un análisis comparativo de los resultados de las dos verificaciones realizadas a estas seis empresas se evidencia que aunque en la segunda verificación se aumentó en un 32% la afiliación de los conductores en calidad de cotizante al Sistema General de Seguridad Social frente a la verificación realizada en Junio de 2016, todavía falta que el 59% de los conductores del cumplimiento al Decreto 10147 de 2014.

Es preocupante el panorama si se tiene en cuenta que tan solo el 41% de los conductores de estas empresas cumplen a cabalidad con la norma en cuanto a estar afiliados al régimen general de seguridad social como cotizantes (salud, pensión y ARL), peor aún que las empresas no hagan cumplir la normatividad vigente y se expongan a que la Secretaria Distrital de Movilidad les abra una investigación administrativa por el presunto incumplimiento a lo estipulado en el Decreto 1047 de 2014 contenido en el Decreto 1079 de 2015, adicionalmente podrían verse incurso en multas y hasta en la posible cancelación de habilitación de acuerdo a la tipificación de la conductas en las que están incurriendo estas empresas que realice la Subdirección de Investigaciones al Transporte Público de la Secretaria Distrital de Movilidad, en consecuencia se compulsarían copias a los Ministerios de Protección social y Transporte para que de acuerdo a su competencia inicien las investigaciones pertinentes.

Estrategias Para Incentivar El Cumplimiento De La Afiliación Al SGSS De Los Conductores.

De acuerdo a los resultados evidenciados en las verificaciones del estado real del cumplimiento de las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, se evidencia

la falta de voluntad de las empresas que no han dado cabal cumplimiento a la normatividad expedida con relación a la afiliación al Sistema General de la Seguridad social de los conductores de vehículos taxi, ya que son las empresas las que deben exigir el pago de los aportes de los conductores para expedir las tarjetas de control que son las que permiten la operación de los vehículos; el interrogante que se haría es si ¿las empresas son las verdaderas encargadas de velar por el cumplimiento de esta normatividad o por el contrario la Secretaria Distrital de Movilidad?.

Las empresas al ser entidades con ánimo de lucro, ven afectados sus ingresos al exigir el cumplimiento de la normatividad, debido a que los propietarios expresan a las empresas que ante la negativa de expedir las tarjetas de control a sus conductores que no cumplen con los requisitos establecidos para expedirles las tarjetas de control, se cambiaran a otra empresa que no les exija este requisito para poder operar sus vehículos, lo que vislumbra que las empresas no deberían tener la expedición de la tarjeta de control ya que en estos dos años han demostrado que no tienen la voluntad para darle cumplimiento al Decreto 1047 de 2014.

Por lo anterior, se hace necesario que para darle cumplimiento a la normatividad expedida en la materia, se construya un registro de conductores manejado directamente por la Secretaria Distrital de Movilidad en el cual sea esta entidad la encargada de verificar el cumplimiento de los requisitos básicos para ser conductor de vehículo taxi, como es que el conductor esté debidamente afiliado en calidad de cotizante al Sistema General de la Seguridad social, cuente con las respectivas capacitaciones y tenga la licencia de conducción vigente y de la categoría requerida tomando el ejemplo de la empresa **TRANSMILENIO S.A.**

El modelo usado por la empresa **TRANSMILENIO S.A.**, ente gestor del transporte masivo de la ciudad de Bogotá, para la aprobación de los conductores consiste en los siguientes pasos:

1. La empresa selecciona el personal (conductores), con los lineamientos dados por **TRANSMILENIO S.A.**, en temas de experiencia, licencia de tránsito, antecedentes judiciales y deudas en temas de infracciones de tránsito.
2. Realiza las capacitaciones con las especificaciones dadas por **TRANSMILENIO S.A.**
3. Una vez aprobadas las pruebas que evalúan el proceso de capacitación, **TRANSMILENIO S.A.**, autoriza a la empresa de transporte para contratar al conductor generándole un código que lo identifica y acredita que cumplió con la totalidad de los requisitos para cumplir con la función de conductor.

Tomando el ejemplo anterior, se debe crear un registro único de conductores en cabeza de la Secretaria Distrital de Movilidad, en el cual el conductor deba inscribirse a este registro cumpliendo con las siguientes condiciones que permitan asegurar la idoneidad del conductor:

- Realizar la correspondiente capacitación en temas de transporte público avalado por las instituciones certificadas por los Ministerios de Transporte y de Educación.
- No tener infracciones de tránsito registradas o contar con un acuerdo de pago al día.

- No tener antecedentes penales.
- Contar con la afiliación en calidad de cotizantes al Sistema General de la Seguridad social.
- Contar con la licencia de conducción vigente con la categoría mínima C1.

Con este registro único de conductores se asegura que las personas que se registren en el estén debidamente calificadas y cumplan con los requisitos anteriormente descritos, asegurando la idoneidad del conductor y velando por la seguridad de los usuarios.

Una vez estén los conductores registrados, se les asignara un código que identifica al conductor y lo habilita para la operación de los vehículos taxi, que es el que avala a los conductores y asegura la idoneidad de los mismos que van a operar los vehículos de transporte individual y le quita ese manejo a las empresas que prestan el servicio en la ciudad de Bogotá D.C., asegurando únicamente el acceso a las personas que pasen estos filtros encaminados a escoger a las personas más capacitadas para prestar este servicio.

Con el código asignado los conductores se podrán dirigir a las instalaciones de la empresa para realizar el trámite de la expedición o refrendación de la tarjeta de control, adicionalmente este código podrá ser bloqueado por la Secretaria Distrital de Movilidad, en los casos donde sean conductores reincidente en temas de infracciones de tránsito, presente antecedentes penales o no realicen los pagos al Sistema General de la Seguridad social, para el mes correspondiente.

Con esto se asegura el cumplimiento de la normatividad y se le deja las empresas exclusivamente, la expedición de la tarjeta de control sin la verificación de los

requisitos que haría previamente la empresa y el manejo de los vehículos, dejando sin piso las exigencias de los propietarios de los vehículos a las empresas de expedir la tarjeta de control a los conductores que no cumplan los requisitos con la excusa que se van a cambiar de empresa para que no les exijan el cumplimiento de esta normatividad.

CONCLUSIONES

Como se ha desarrollado este trabajo se puede ver que las empresas de transporte público individual en vehículos taxi tienen diferentes razones para no dar el estricto cumplimiento al Decreto 1047 de 2014, dejando de lado la necesidad de los conductores de contar con una afiliación al Sistema General de la Seguridad Social y por consiguiente negándole los beneficios que esto conlleva para los conductores y sus familias.

Por un lado las empresas no han querido dar cumplimiento con la normatividad en cuanto a la vinculación laboral de los conductores establecida en la Ley 336 de 1996, 20 años después de su expedición y no han acatado esta ley, sin embargo no han tenido sanciones por parte de las entidades que deben velar por el cumplimiento de esta normatividad lo que hace que las empresas estén confiadas en que no tendrán consecuencias legales al no dar cumplimiento a esta exigencia.

Las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, se excusan en que la normatividad que obliga a la vinculación laboral es para las empresas operadoras, que tiene el control total de los vehículos y conductores, no aplicando para las empresas afiliadoras como las de taxi que no tiene el control de selección de los conductores ya que esta actividad la realiza el propietario del vehículo.

Adicionalmente con la expedición del Decreto 1047 de 2014, se dejó de un lado la vinculación laboral de los conductores a las empresas de transporte público individual en vehículos taxi, simplemente se trató el tema de la afiliación al Sistema General de la Seguridad Social en calidad de cotizantes y aunque en algunos conceptos del Ministerio de Trabajo se ha

explicado como debe ser esta afiliación, los empresarios aducen que no es claro el decreto y como debe ser su implementación.

Por otra parte las empresas no han dado cumplimiento total a esta normatividad ya que los propietarios de los vehículos aducen que si no les expiden la tarjeta de controla sus conductores que no cumplen con los requisitos, estos se retiraran de la empresa y optaran por vincular su vehículo a una empresa donde los controles sean más laxos, con esto la empresa sede a las exigencias de estos propietarios con el fin de evitar que se vayan de la empresa y sus ingresos mensuales bajen considerablemente.

Por esto es que en este trabajo se plantea una estrategia para incentivar el cumplimiento de la normatividad vigente y se hace mediante la creación de un registro único de conductores distrital en el cual se les asigne un código a los conductores que cumplan con las exigencias requeridas y que la Secretaria Distrital de Movilidad expida directamente la tarjeta de control aunado a esto, este trámite deje de estar en manos de las empresas que no aseguran el cumplimiento de las normas que regulan esta actividad y quede en cabeza del ente de control de transporte en la ciudad de Bogotá.

RECOMENDACIONES

Para dar un adecuado aprovechamiento del trabajo realizado, se recomienda a la Secretaría Distrital de Movilidad adoptar el registro único de conductores, para asegurar el cumplimiento de los requisitos que deben tener todos los conductores de vehículos taxi y así seleccionaron los mejores conductores con el fin de mejorar el servicio y la percepción de la ciudadanía frente el transporte público individual en vehículos taxi.

Adicionalmente se asegura que todos los conductores se encuentren capacitados en temas relacionados con el servicio que prestan y se disminuirían las infracciones de tránsito de los conductores al tener un control constante sobre ellos que haría que tengan una mejor conducta en la vía.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C (2006). Decreto 319 del 2006. Bogotá: Departamento Administrativo de Planeación Distrital.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2009). Decreto 309 del 2009. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.
- Alcaldía Mayor de Bogotá D.C. (2014). Decreto 400 de 2.014. Bogotá: Secretaría Distrital de Movilidad.
- Asofondos.org.co. (2017). *¿Qué es el Régimen de Ahorro Individual RAIS? | Asofondos.* [online] obtenido de: <http://www.asofondos.org.co/que-es-el-regimen-de-ahorro-individual-rais> [Acceso 30 Jul. 2016].
- Central Unitaria de Trabajadores de Colombia. (2014). *760 mil taxistas de Colombia ya cuentan con norma que les garantiza la seguridad social integral.* [online] Obtenido de: <http://cut.org.co/760-mil-taxistas-de-colombia-ya-cuentan-con-norma-que-les-garantiza-la-seguridad-social-integral/> [23 Jul. 2016].
- Colombia, M. (2017). *Afiliación al Sistema General de Riesgos Laborales.* [online] Minsalud.gov.co. Obtenido de: <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/RiesgosLaborales/Paginas/afiliacion-sistema-general-riesgos-laborales.aspx> [Acceso 29 Aug. 2016].

Colombia, M. (2017). *Páginas - Sistema General de Pensiones*. [online] Minsalud.gov.co.

Obtenido de: <https://www.minsalud.gov.co/proteccionsocial/paginas/sistema-general-de-pensiones.aspx> [Acceso 25 Aug. 2016].

Congreso de la República de Colombia (1990). Ley 10 de 1990. Bogotá.

Congreso de la República de Colombia (1991). Constitución política de Colombia. Bogotá, p.14.

Congreso de la República de Colombia (1993). Ley 60 de 1993. Bogotá.

Congreso de la República de Colombia (1993). Ley 100 de 1993. Bogotá.

Congreso de la República de Colombia (1993). Ley 105 de 1993. Bogotá.

Congreso de la República de Colombia (1996). Ley 336 de 1996. Bogotá.

Congreso de la República de Colombia (2001). Ley 715 de 2001. Bogotá.

Dane.gov.co. (2017). *BOLETÍN TÉCNICO - MEDICIÓN DE EMPLEO INFORMAL Y*

SEGURIDAD SOCIAL TRIMESTRE ENERO - MARZO DE 2017. [online] Obtenido de:

<https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/mercado-laboral/empleo-informal-y-seguridad-social> [Acceso 20 May 2017].

Definición.de. (2017). *Definición de salud — Definicion.de*. [online] Obtenido de:

<http://definicion.de/salud/> [Acceso 4 Sep. 2016].

Dinero.com. (2017). *Agilizan afiliación de taxistas a seguridad social*. [online] Obtenido de:

<http://www.dinero.com/pais/articulo/buscan-pronta-afiliacion-taxistas-seguridad-social/197958> [Acceso 6 Jul. 2016].

Dle.rae.es. (2016). *Diccionario de la lengua española..* [online] Obtenido de:

<http://dle.rae.es/index.html> [Acceso 12 Nov. 2016].

Dnp.gov.co. (2017). *Seguridad Social Integral.* [online] Obtenido de:

<https://www.dnp.gov.co/programas/desarrollo-social/subdireccion-de-empleo-y-seguridad-social/Paginas/Seguridad-Social-Integral.aspx> [Acceso 3 Sep. 2016].

ECACEN - UNAD. (2013). *Administración del Sistema Público de Seguridad Social en Colombia.* Bogotá D.C., Colombia: Universidad Nacional Abierta y a Distancia

Gerencie.com. (2017). *Requisitos para la vinculación de personal / Gerencie.com.* [online]

Obtenido de: <http://www.gerencie.com/requisitos-para-la-vinculacion-de-personal.html>
[Acceso 17 Nov. 2016].

MARTINEZ GARZON, F. Y BACCA BENITEZ, J. (2017). *Análisis de la situación laboral de los taxistas de Bogotá: aportes desde la economía solidaria..* [online]

Repository.lasalle.edu.co. Obtenido de:

http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/hYle/10185/17107/11101026_2015.pdf?sequence=1
[Acceso 30 May 2017].

MARTÍNEZ RODRÍGUEZ, J. (2011). *MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN CUALITATIVA..*

[online] Cide.edu.co. Obtenido de:

<http://www.cide.edu.co/doc/investigacion/3.%20metodos%20de%20investigacion.pdf>
[Acceso 23 Aug. 2016].

Medicinaprepagada.comeva.com.co. (2017). *EPS, IPS, POS...: Glosario de la Salud. ::*

Comeva la cooperativa de los profesionales. [online] Obtenido de:

<http://medicinaprepagada.comeva.com.co/publicaciones.php?id=31690> [Acceso 14 Aug. 2016].

Mintrabajo.gov.co. (2014). *Gobierno expide decreto que garantiza seguridad social a todos los taxistas del país*. [online] Obtenido de: <http://www.mintrabajo.gov.co/junio-2014/3487-gobierno-expide-decreto-que-garantiza-seguridad-social-a-todos-los-taxistas-del-pais-.html> [Acceso 24 Jun. 2016].

Mintrabajo.gov.co. (2017). *Nota de trabajo No. 2 s.* [online] Obtenido de: <http://www.mintrabajo.gov.co/component/docman/doc.../358-notas-de-trabajo-no-02.html> [Acceso 25 May 2017].

Mintransporte.gov.co. (2017). *Aspectos de la situación actual del aseguramiento en el sector del servicio público de transporte terrestre automotor (delimitación, definición y detalle de los aspectos que impliquen inconvenientes, gastos y sobrecostos subsanables, respecto de los cuales se presentan propuestas*. [online] Obtenido de: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=9> [Acceso 19 Aug. 2017].

Pensante, E. (2017). *¿Cuáles son las etapas de la vinculación laboral? – El pensante*. [online] Educacion.elpensante.com. Obtenido de: <https://educacion.elpensante.com/cuales-son-las-etapas-de-la-vinculacion-laboral/> [Acceso 25 Oct. 2016]. Presidencia de la República de Colombia (1995). *Decreto 2150 de 1995*. Bogotá: Ministerio de Justicia y del Derecho.

Presidencia de la República de Colombia (1998). *Decreto 2660 de 1998*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Presidencia de la República de Colombia (2000). *Decreto 266 de 2000*. Bogotá: Ministerio del Interior.

Presidencia de la República de Colombia (2001). *Decreto 172 de 2001*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Presidencia de la República de Colombia (2002). *Decreto 1703 de 2002*. Bogotá: Ministerio de Salud.

Presidencia de la República de Colombia (2003). *Decreto 3366 de 2003*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Presidencia de la República de Colombia (2015). *Decreto 1072 de 2015*. Bogotá: Ministerio de Trabajo.

Presidencia de la República de Colombia (2015). *Decreto 1079 de 2015*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Presidencia de la República de Colombia (2016). *Decreto 1563 de 2016*. Bogotá: Ministerio de Trabajo.

Presidencia de la República de Colombia (2017). *Decreto 1047 de 2014*. Bogotá: Ministerio de Transporte.

Rodríguez Valencia, A. Y Acevedo Bohórquez, J. (2012). *¡Taxi! El modo olvidado de la movilidad en Bogotá*. 1st ed. Bogotá: Universidad de los Andes.

Semana.com consultó a propietarios y conductores sobre la ley que exige una relación laboral.

(2017). *Semana.com consultó a propietarios y conductores sobre la ley que exige una*

relación laboral.. [online] Obtenido de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/el-decreto-que-pone-en-vilo-al-gremio-de-taxistas/378560-3> [Acceso 21 Aug. 2016].

Semana.com consultó a propietarios y conductores sobre la ley que exige una relación laboral.

(2017). *Semana.com consultó a propietarios y conductores sobre la ley que exige una relación laboral..* [Online] Obtenido de: <http://www.semana.com/nacion/articulo/el-decreto-que-pone-en-vilo-al-gremio-de-taxistas/378560-3> [Acceso 20 May 2017].

Who.int. (2014). *GLOSARIO DE TERMINOS CLAVE*. [Online] Obtenido de:

http://www.who.int/hac/global_health_cluster/guide/glosario_de_terminos_clave.pdf?ua=1
[Acceso 19 Aug. 2016].

www.fasecolda.com. (2014). *Análisis del mercado laboral en Colombia: Una nueva cara de la formalidad.* [online] Obtenido de:

<http://www.fasecolda.com/files/2514/6584/7919/BinderMercado-Laboral.pdf> [Acceso 23 May 2017].

www.minsalud.gov.co. (2004). *Sistema de Seguridad Social en Salud Régimen Contributivo.*

[online] Obtenido de:

<https://www.minsalud.gov.co/Documentos%20y%20Publicaciones/GUIA%20INFORMATIVA%20DEL%20REGIMEN%20CONTRIBUTIVO.pdf> [Acceso 3 Nov. 2016].

www.minsalud.gov.co. (2013). *Mi Plan.* [online] Obtenido de:

<https://www.minsalud.gov.co/salud/POS/mi-plan/Paginas/Mi-Plan.aspx> [Acceso 30 May 2017].

www.minsalud.gov.co. (2017). *Aseguramiento al Sistema General de Seguridad Social en Salud.*

[online] Obtenido de:

<https://www.minsalud.gov.co/sites/rid/Lists/BibliotecaDigital/RIDE/VP/DOA/RL/cartillas-de-aseguramiento-al-sistema-general-de-seguridad-social-en-salud.pdf> [Acceso 23 Sep. 2016].

www.miplanilla.com. (2014). *Conductores de taxis deben tener la cobertura ofrecida por el*

Sistema General de Seguridad Social (SGSS) según el Ministerio de Trabajo. [online]

Obtenido de: <http://www.miplanilla.com/contenido/independientes/0714-conductores-taxis-deben-tener-cobertura-sistema-general-seguridad-social.aspx> [Acceso 13 Jul. 2016].

BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTARIA

www.corteconstitucional.gov.co (2014). *Acción pública de inconstitucionalidad contra los artículos 2, 3, 4, 5, 6 y 16 del Decreto 1047 de 2014* [online] Obtenido de:
<http://www.corteconstitucional.gov.co/secretaria/AutosS/Auto%20D-10317%20-%202014%20de%20Julio%20de%202014.pdf>

www.mintrabajo.gov.co. (2014). *Acción de Tutela Como Mecanismo Transitorio. De: Jairo Enrique Lurduy Herrera. Vs. : Ministerio Del Trabajo Y Ministerio Del Transporte.* [online] Obtenido de:
<http://www.mintrabajo.gov.co/documents/20147/77706/TUTELA+TAXISTAS.pdf/8bdf4b58-a177-a58a-3435-764e173fd8e9>

www.supersalud.gov.co. (2014). *Concepto No.74324 Tema: Solicitud de Concepto Protección en Salud y Riesgos Laborales para Conductores de Taxis Bogotá D.C.* [online] Obtenido de:
https://docs.supersalud.gov.co/PortalWeb/Juridica/Conceptos/CTO_SNS_0074324_2014.pdf