



Bogotá, agosto de 2021.

Honorable Representante
Rodrigo Arturo Rojas Lara
Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente
CÁMARA DE REPRESENTANTES
Ciudad.

Referencia: Informe de ponencia para segundo debate al proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. **“Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”**.

Respetado Presidente,

Con el objetivo de dar cumplimiento a lo ordenado por la mesa directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, de acuerdo a los oficios allegados y conforme a las disposiciones contenidas en la ley 5ª de 1992, presentamos informe de ponencia para segundo debate en la Plenaria de la Cámara de Representantes, al proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. **“Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”**.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Honorable Representante a la Cámara

MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara
Ponente



INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Proyecto de Ley número 036 de 2020 Cámara. “Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”.

ÍNDICE

- I. Trámite de la iniciativa
- II. Consideraciones generales sobre el proyecto de ley.
- III. Análisis al texto propuesto para informe de ponencia segundo debate del proyecto de ley.
- IV. Normas constitucionales y legales que soportan el proyecto de ley.
- V. Posibles conflictos de interés.
- VI. Pliego de modificaciones.
- VII. Proposición.
- VIII. Articulado propuesto para segundo debate.

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.

El Proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. “Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”, es de autoría de la Senadora de la República María del Rosario Guerra de la Espriella. La iniciativa fue radicada en la Cámara de Representantes. La misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, se designaron como ponentes a los Representantes Milton Angulo Viveros (Coordinador Ponente), Esteban Quintero Cardona y Martha Patricia Villalba Hodwalker. El día 10 de septiembre de 2020, se informó sobre la renuncia del Representante Milton Angulo Viveros, quedando como ponentes los Representantes Esteban Quintero Cardona (Coordinador Ponente) y Martha Patricia Villalba Hodwalker, tanto para primer debate como para segundo debate.

II. CONSIDERACIONES GENERALES SOBRE EL PROYECTO DE LEY No. 036 DE 2020, CÁMARA.

El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.



Algunos estudios de transporte.

Conforme al Estudio contratado por el Ministerio de Transporte con la firma ICOVIAS el año 2013 “Consultoría para el Diagnóstico Integral de la Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y Mixto, Estudio de Demanda de Transporte de Pasajeros y Mixto, Actualización de la Base de Datos de la Oferta, Estructuración de la Base de Datos de la Demanda de Servicio y Estructuración y Presentación de Propuestas para la Actualización y Articulación del Marco Regulatorio de estas modalidades” se pueden resaltar los siguientes puntos:

1. Para ofrecer más y mejor apoyo al servicio de transporte denominado mixto, debe brindarse un apoyo a las regiones con presencia real y efectiva de instituciones estatales, como las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Puertos y Transporte.
2. La base específica de rutas que tiene el Ministerio de Transporte es la siguiente: existe un total de 4.096 rutas, de las cuales el 69,7% corresponden a servicio exclusivo de transporte de pasajeros por carretera, el 28,6% a servicios tanto de mixto como de pasajeros por carretera y el 1,7% restante a servicio mixto exclusivamente.
3. El 97% del total de los accidentes, se presentan en vehículos de transporte de pasajeros por carretera. Además, No se tienen registros de accidentes con muertos en el transporte mixto, de acuerdo con lo suministrado por el Ministerio de transporte.
4. la principal causa de los comparendos de las empresas de transporte mixto, es la infracción 494, que corresponde a “Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados”, seguida de la 474 “No suministrar la planilla de viaje ocasional o cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien se delegue” y las número 495 y 490, que corresponden a permitir la prestación del servicio en rutas y horarios sin planilla de despacho y, “Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la ficha de homologación”, respectivamente.
5. Como conclusiones del esquema empresarial del Transporte Mixto, con base en el “Diagnóstico integral de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, estudio

de demanda de transporte de pasajeros y mixto, actualización de la base de datos de la oferta, estructuración de la base de datos de la demanda de servicio y estructuración y presentación de propuestas para la actualización y articulación del marco regulatorio de estas modalidades”¹ se puede afirmar:

- El 58 % de las empresas son cooperativas, mientras que el 32 % son sociedades anónimas, y éstos son los dos tipos de asociación más comunes de las empresas en la modalidad.
 - Las empresas de esta modalidad poseen un porcentaje importante de propiedad de flota, cercano al 23.4% que, al considerar los vehículos pertenecientes a los socios como propiedad, se llega al 52%.
 - El 58% de las empresas tienen copada su capacidad transportadora en más de un 90%. El 20% de las empresas tiene menos de un 10% de utilización su capacidad transportadora disponible.
 - Las empresas generan 1.75 empleos en promedio por vehículo vinculado, siendo conductores 1,25 personas por vehículo. Del total del personal está contratado directamente por las empresas 1,0 personas por vehículo y de éstos se tiene 0,43 conductores por vehículo que son contratados directamente por las empresas.
 - Las empresas contratan directamente a los conductores en un 35%.
 - El recaudo está en mayor proporción a cargo de conductores y ayudantes de la flota.
 - El mantenimiento preventivo de los vehículos lo realizan en un 32% directamente, mientras que el mantenimiento correctivo en un 17%. Sin embargo, el control mantenimiento ejercido por las empresas sobre la flota está por encima del 80%.
6. En varias zonas del país en donde el servicio de transporte se presta a través de vehículos mixtos hacia zonas rurales, estos vehículos han sido desplazados por camionetas y motocicletas. Ello debido a que la mayoría de los residentes de las fincas ubicadas en el eje cafetero, quienes son los principales usuarios del servicio mixto, tienen vehículos particulares o motocicletas; por tanto, no es rentable el servicio en campero, a pesar de ser símbolo nacional (PL 391 de 2019 Cámara, PL 230 de 2019 Senado, que pasó a sanción presidencial). El mototaxismo igualmente ha

¹ Mintransporte, 2013. Consultoría para el diagnóstico integral de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, estudio de demanda de transporte de pasajeros y mixto, actualización de la base de datos de la oferta, estructuración de la base de datos de la demanda de servicio y estructuración y presentación de propuestas para la actualización y articulación del marco regulatorio de estas modalidades. Bogotá, Colombia.



contribuido a la disminución de la demanda del transporte mixto. Esta también puede considerarse como una de las causas de la sobreoferta que hoy día existe en algunas regiones del país.

7. El transporte Mixto es una modalidad suelta, sin apoyo, es donde menos se realiza vínculo de contratación laboral; además consideran que no hay incentivos por parte del gobierno, ni existe plan de reposición.

Luego de conocer las distintas necesidades del sector transporte de pasajeros por carretera, en conjunto con los gremios representativos, las empresas de transporte, los propietarios y las comunidades en distintos departamentos, el presente Proyecto de Ley busca solucionar algunos de los principales problemas que tienen en la actualidad las empresas que prestan el servicio de transporte mixto rural. Igualmente busca promover su desarrollo y consolidación; crear mecanismos para modernizar el parque automotor ajustados a la capacidad económica de los propietarios; regularizar la operación del transporte mixto (Flexibilizar el manejo de planillas intermunicipales e interdepartamentales para el fortalecimiento del sector turismo, implementar rutas turísticas con destino hotel-parque temático o sitio turístico); garantizar la prestación al usuario por cuenta de una garantía estatal de asegurabilidad, y generar los insumos para la elaboración de un censo que permita la identificación del servicio mixto municipal, con el fin de tener datos para crear una política pública sectorial.

Transporte rural.

Eliminar la pobreza requiere la reducción del aislamiento y la exclusión social. Hay entonces una necesidad de proveer acceso a infraestructura y servicios a las masas rurales de tal manera que ellas puedan construir su riqueza, reducir vulnerabilidad y desarrollar modos de vida sostenibles².

Si bien es claro que una de las formas de combatir la pobreza en las zonas rurales y semi rurales es facilitar la movilidad a las zonas urbanas, es abrumador que en Colombia no hay un estudio o análisis detallado de ningún municipio de Colombia que muestren cifras reales de dicha situación en nuestro país.

La política pública más cercana a la movilidad rural es la de transporte mixto, el cual se presta mediante vehículos como bus abierto, bus escalera o chiva, campero o jeep, camioneta doble cabina, motocarros, pero esta implementación no ha resuelto de manera eficaz los problemas de estas poblaciones, ya que no se tiene un control de vehículos, rutas, pasajeros, carga ni frecuencias.

²Integrated Rural Accessibility Planning: Application in Rajasthan (India), Rural Accessibility Technical Paper (RAPT) Series No.12, Ashoke K. Sarkar, 2005.



El presente Proyecto de Ley busca incluir las chalupas, ya que en muchas zonas es el único medio que permite a los campesinos desplazarse desde las veredas, con sus familias y sus productos hacia los centros de consumo, a un costo moderado y con seguridad. Sin embargo, hay muchas veredas y zonas rurales del país que no cuentan con ningún tipo de transporte para atender sus necesidades básicas.

Para reducir la pobreza se debe mejorar la movilidad y facilitar el acceso de las comunidades a servicios sociales y su participación en actividades políticas y económicas. Al respecto, las autoridades no han tomado las medidas necesarias y es por esto que las empresas del transporte público rural debidamente formado, están siendo desplazadas por el transporte informal en vehículos particulares y motocicletas. Estas últimas, según el Plan Nacional de Desarrollo, causantes del 44% de la accidentalidad en el país. Sin embargo, es entendible que la misma población perjudicada busca por sus medios las soluciones pertinentes para subsistir a su estado de pobreza, pues es una forma de ganar dinero para la manutención de sus familias.

La diferencia entre informalidad e ilegalidad es que, en la primera, son vehículos de transporte público que presta un servicio público distinto al que está autorizado; mientras que la segunda, es cualquier vehículo que no está autorizado para prestar un servicio de transporte público.³

El transporte en Colombia es aproximadamente el 13.49% de la canasta familiar⁴, por supuesto que el impacto es mayor cuando se trata de familias de bajos ingresos y de zonas rurales que además en la mayoría de los casos no alcanzan a ganar un (1) salario mínimo por mes, y son quienes deben destinar mayor parte de sus ingresos para viajar e ir más lejos, y por tanto necesitan soluciones de movilidad adecuadas.⁵

Según el informe técnico realizado por el profesor Ricardo Smith y Leonardo Gómez en 2014 las características más importantes de la movilidad en zonas rurales de Colombia son:

Personas muy pobres que requieren el servicio.

Prácticamente todas las vías en las zonas rurales en regular o mal estado.

Red de carreteras deficiente: acceso inadecuado.

³ Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico *“Movilidad en zonas rurales de Colombia”*. Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 95

⁴ DANE, *“Estructura de la Canasta Familiar Colombiana”*.

⁵ Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico *“Movilidad en zonas rurales de Colombia”*. Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 22



Poco o inexistente mantenimiento de las vías.

Baja demanda por movilidad en las veredas: población muy dispersa.

Bajas frecuencias en la prestación del servicio público.

Baja o ninguna capacidad de control por parte de las autoridades.

Poca presencia de la institucionalidad.

Existencia de transporte ilegal desde hace muchos años en muchas zonas rurales.

El transporte público en las zonas rurales y semi rurales no sólo les brinda a sus habitantes un servicio económico de transporte y comercialización de sus productos, sino que representa la única manera de moverse por vías terciarias, la cual constituye la red vial más grande del país con 142.284 kilómetros⁶, representando el 69,46% de la red vial nacional. La red vial terciaria del país es prácticamente toda en afirmado y/o tierra y prácticamente en un 100% se encuentra en regular o mal estado⁷. La red vial terciaria es la red de carreteras que menos mantenimiento recibe en el país y que se encuentra en peor estado. Generalmente esta red está compuesta por vías de regulares especificaciones, sin pavimentar (destapadas) y en alto grado de deterioro.

Según la Encuesta de Calidad de Vida 2015⁸, el 14,7% de las personas de las zonas rurales no se desplaza, el 60% de los viajes en las zonas rurales se hace caminando, el 2,8% en bicicleta, el 3,5% en bus urbano o en transporte de la empresa, el 11% en motocicleta, el 1% en automóvil particular y el 7% en otros medios (2,6% en caballo). Esto significa que el 80,1% de las personas en las zonas rurales se desplazan en modos no motorizados o no se desplazan. Esta situación está directamente relacionada con la ausencia o baja oferta de movilidad que se presenta en las zonas rurales, con la gran mayoría de las veredas sin ninguna oferta de servicio público o con ofertas esporádicas de una o dos veces por semana, especialmente en los fines de semana.

Contexto del transporte mixto:

El transporte mixto es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga, en una ruta o zona de operación autorizada.

⁶ Ministerio de Transporte, Anuario Transporte en Cifras Estadísticas 2014

⁷ Ministerio de Transporte, Planes Viales Departamentales

⁸ DANE, Encuesta de Calidad de Vida 2015.



La prestación del servicio se puede realizar en los siguientes vehículos:

Bus abierto, chiva o bus escalera: vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.

Camioneta doble cabina: vehículo automotor de cuatro puertas, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.

Campero: vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos ($\frac{3}{4}$) de tonelada.

Motocarro: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.

Chalupa: Es un tipo de embarcación pequeña de rescate, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor. También se conocen como chalupas a las embarcaciones utilizadas principalmente en formaciones de agua dulce en México y Colombia.

III. ANÁLISIS AL TEXTO PROPUESTO PARA INFORME DE PONENCIA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 036 de 2020.

A) Estructura del proyecto

El proyecto de ley se encuentra integrado por once (11) artículos, además del título. Dentro de estos se encuentra el objeto, el desarrollo de la iniciativa y la vigencia.

B) Consideraciones del proyecto

Importancia del proyecto

El presente proyecto de ley busca regular la modalidad del transporte mixto que se presta en el país, tanto en las zonas urbanas, sub urbanas y rurales, el cual tiene unas características especiales dado las zonas por las que se realiza y las necesidades de los usuarios.

Para el sector rural y semi rural, así como para el turismo y los pequeños agricultores, el transporte mixto es de gran importancia. En el 2017, la Senadora María del Rosario Guerra y la Ex Senadora Susana Correa Borrero, trabajaron en el proyecto de Ley que hoy se recoge en esta ponencia con algunas modificaciones. Este proyecto pretende ajustar la prestación del servicio a las



condiciones actuales de las vías y a las necesidades de los usuarios de esta clase de transporte. Además, contribuye a la seguridad vial al reglamentar la desintegración obligatoria de los vehículos que no reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos y a través de un programa de reposición. Por otro lado el proyecto permite que vehículos que hoy operan como servicio de Transporte Especial tengan la posibilidad de cambiarse al servicio de Transporte Automotor Mixto.

Se han planteado estrategias de subalimentación a los sistemas integrados de transporte, con el objetivo de continuar su fortalecimiento y permanencia en el tiempo. Esta integración del transporte mixto permitirá la llegada de nuevos pasajeros o usuarios, que se desplazan desde el sector rural e intermunicipal, hecho que adicionalmente atenderá las necesidades de estos sectores y ayudará a disminuir sus altos índices de pobreza.

Es claro entonces que en materia de transporte estamos dentro del marco del derecho de locomoción y que el mismo es fundamental y reglado. Al ser una materia reglada, de manera consecuente, corresponde a la ley desarrollar tal actividad, por lo que es el Congreso de la República el llamado a regular todo lo relacionado con el servicio del transporte terrestre automotor mixto.

Contenido del proyecto

El artículo 1 contiene el objeto del proyecto de ley, que busca modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto;

El artículo 2 por su parte, estipula definiciones que dan claridad sobre el propósito del proyecto de ley;

El artículo 3 establece la vida útil de los vehículos de transporte mixto;

El artículo 4 establece el cambio de servicio, el artículo 5 la asegurabilidad, artículo 6 cambio de rutas, artículo 7 concertación con los sistemas integrados;

En el artículo 8 se contempla la adecuación de centros de acopio para el servicio público de transporte mixto;

El artículo 9 estipula la seguridad social, el artículo 10 el censo del transporte mixto y el artículo 11 la vigencia y derogatorias.

IV. NORMAS CONSTITUCIONALES Y LEGALES QUE SOPORTAN EL PROYECTO DE LEY.

I. Marco constitucional

La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la



Constitución Política, según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como “una industria encaminada a garantizar la movilización de persona o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector (fluvial, férreo, masivo, terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”.

Las disposiciones legales que regulan el transporte le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación del servicio y la protección a los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.

El mismo ordenamiento destaca que la seguridad del servicio, particularmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte, lo cual se ajusta al mandato constitucional contenido en los artículos 2,11, 24, 365 y 366 que le impone al Estado el deber de proteger la vida y la integridad de todas las personas residentes en Colombia.

II. Marco legal

El estatuto nacional del transporte, Ley 336 de 1996, dispone en uno de sus capítulos, que el servicio será prestado únicamente por empresas de transporte públicos o privadas, formadas por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas y autorizadas para tal fin.

Con la expedición del Decreto 2053 de 2003 y posteriormente el 087 de 2011, y recientemente el Decreto Único del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, se introdujeron reformas al marco institucional del sector transporte en busca de una mayor eficiencia. Se dispuso que el Ministerio de Transporte es la entidad encargada de la formulación y adopción de las políticas, planes y programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los diferentes modos de transporte.

El artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificado por el art. 2° de la Ley 276 de 1996, establece “... Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida



útil...Parágrafo 2º.- El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación...”

V. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS:

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”*.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1º. El artículo [286](#) de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*

b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*

c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.



- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.*
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.*
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.*
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)"*. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Sin embargo, los ponentes recomiendan a cada uno de los congresistas declarar su impedimento en aquellos casos en los que tengan parentesco hasta el segundo grado de consanguinidad o segundo de afinidad, con quienes se dediquen a la prestación del servicio de transporte terrestre automotor mixto o de pasajeros, o porque tengan la calidad de propietarios o socios con empresas dedicadas al sector.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto aprobado en primer debate en la Cámara de Representantes.	Texto propuesto para segundo debate en la Cámara de Representantes.	Justificación

<p>ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>
<p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: a) Zona de operación. Región geográfica rural o semi rural que requiere del servicio público de transporte terrestre o fluvial, para garantizar el desplazamiento de las personas y/o el intercambio comercial unidos entre sí por vías secundarias y terciarias carretables o navegable.</p>	<p>ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: a) Zona de operación: <u>Región geográfica en el que las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto podrán operar sin sujeción a rutas según la demanda de la zona, para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y</u></p>	<p>Se cambia la redacción para la definición de “zonas de operación”, cuya finalidad es que no estén sujetas a rutas y que se deben establecer de acuerdo a la demanda. Adicionalmente, no resulta conveniente restringir la zona de operación a áreas rurales o semirurales ya que esto podría generar restricciones para la prestación del servicio que actualmente, a pesar de que sirven en zonas rurales, también atiende demanda en zonas urbanas.</p> <p>En relación con el literal b, “zonas de condiciones especiales”, se eliminan, en tanto se encuentran reguladas en el artículo 300 de la Ley 1955 de 2019 y reguladas en el Título 8 de la PARTE 2</p>

<p>b) Zona de condiciones especiales: zona de operación en donde no existe otros medios de transporte para la población o el existente es ilegal o informal. Esta Ley entregaría herramientas que permite a los alcaldes definir zonas puntuales para poder formalizar el transporte y garantizar el derecho a la movilidad en determinadas zonas.</p>	<p><u>centros de consumo o mercadeo, unidos entre sí por vías carreteables con los centros poblacionales.</u></p>	<p>DEL Libro 2 del Decreto 1079 de 2015.</p>
<p>c) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la</p>	<p>b) Zonas de primera o última milla: Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p>	<p>También, se cambia la redacción del literal "d", teniendo en cuenta las condiciones técnicas que deben tener los equipos que prestan el servicio de público de transporte terrestre automotor mixto, aclarando la capacidad tanto para pasajeros como para carga, debido a que esta modalidad corresponde a un traslado simultáneo de pasajeros y carga. A su vez, se aclara la necesidad que estos equipos se encuentren homologados de conformidad con lo establecido en el artículo 37 de la Ley 769 de 2002. En dicho literal "d" se incluye el numeral 3 con la definición de "camioneta cerrada del servicio mixto" ante la necesidad de contar con nuevas tipologías vehiculares para atender las necesidades de los diferentes usuarios y hacer más competitiva a la modalidad.</p>
	<p>c) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo se hará en vehículos homologados para el transporte simultáneo de</p>	<p>En relación a la camioneta doble cabina, se ajusta incluyéndole que es para el servicio mixto, toda vez que en la Ley 769 de 2002, existe una definición de "camioneta picó" que</p>

<p>alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.</p> <p>d) Equipo. El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto que se reglamenta por la presente ley, solo se hará en vehículos homologados para el transporte de personas y/o bienes o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <p>1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor</p>	<p>personas y sus bienes o carga o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, o chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:</p> <p>1. Bus abierto, chiva o bus escalera: Vehículo automotor homologado para el transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.</p> <p>2. <u>Buseta de servicio mixto:</u> <u>vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con</u></p>	<p>equivale a la doble cabina, sin que establezca la restricción de transporte simultáneo de personas y carga. Por lo que se considera necesario precisarlo para esta modalidad que tiene como objeto el transporte simultáneo de personas y carga. De igual forma, se ajusta la redacción en el sentido de establecer que en el platón únicamente puede transportar carga, atendiendo el principio de seguridad del transporte establecido en el artículo 3 de la Ley 105 de 1993 y en el artículo 2 de la Ley 336 de 1996.</p> <p>En la definición de “campero”, se aclara que debe contar con homologación para el servicio mixto.</p> <p>Se adiciona la definición de “Microbús de servicio mixto” ante la necesidad de contar con vehículos de capacidades intermedias en la modalidad de servicio de transporte mixto. Esto, teniendo en cuenta que, al incluirla los transportadores pueden ser más competitivos con vehículos de una capacidad intermedia, dado que, anteriormente disponían de vehículos de baja capacidad</p>
--	--	---

<p>destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.</p> <p>2. Camioneta doble cabina: Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>3. Campero: Vehículo automotor con tracción en todas sus</p>	<p><u>capacidad hasta de veintiún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m3 de bodega.</u></p> <p>3. Camioneta cerrada de servicio mixto: <u>vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.</u></p> <p>4. Camioneta doble cabina para el servicio mixto: Vehículo</p>	<p>(camionetas) o de alta capacidad (bus abierto o chiva). Además, responde a la necesidad de brindar una mejor calidad de servicio con equipos apropiados de mayor confortabilidad y comodidad a los usuarios.</p>
---	---	---

<p>ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos ($\frac{3}{4}$) de tonelada.</p> <p>4. Motocarro: vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>5. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.</p>	<p>automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga en el platón de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.</p> <p>5. Campero: Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos ($\frac{3}{4}$) de tonelada.</p> <p>6. <u>Microbús de servicio mixto:</u> <u>vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con</u></p>	
--	--	--

	<p><u>capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m3 de bodega.</u></p> <p>7. Motocarro : vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.</p> <p>8. Lancha: Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.</p>	
<p>ARTÍCULO 3°. TIEMPO DE USO DE</p>	<p>ARTÍCULO 3°. <u>VIDA ÚTIL</u> DE <u>LOS</u></p>	<p>Se hace necesario aclarar que el término adecuado</p>

<p>LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal. Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural. El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p>	<p>VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO. Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal. Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural. El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.</p>	<p>para los equipos de transporte terrestre automotor mixto es “vida útil” y no “tiempo de uso” en tal consideración, se modifica el título del presente artículo.</p>
<p>ARTÍCULO 4°. DESINTEGRACIÓN OBLIGATORIA: Los vehículos que a la entrada en vigencia de la presente Ley no reúnan los requisitos</p>	<p>Se elimina el Artículo 4.</p>	<p>Se realiza la eliminación del presente artículo, debido a que el artículo 6° de la Ley 105 de 1993 ya establece la obligación de reposición del parque</p>

<p>técnicos de seguridad exigidos por las normas y las certificaciones establecidas por ellas, no podrán entrar en programas de transformación, ni tendrán prolongación de su vida útil, por lo que deberán ser retirados del servicio público y desintegrados físicamente de forma total, obligatoria e inmediata; pero podrán ser reemplazados por otros de la misma clase, que sí cumplan con las condiciones de seguridad y las normas, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre la clase de vehículo desintegrado y el vehículo que lo reemplazará.</p>		<p>automotor cuando estos cumplan su vida útil.</p> <p>A su vez, el artículo 138 del Decreto Ley 2051 de 1995, dispuso que:</p> <p>“Artículo 138. REPOSICIÓN DE LOS EQUIPOS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR, DE SERVICIO PÚBLICO DE CARGA, DE PASAJEROS Y/O MIXTO. Con fundamento en los artículos 5o y 6o de la Ley 105 de 1993, las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales, velarán por el cumplimiento de las condiciones establecidas en dichas disposiciones sobre vida útil y reposición del parque automotor.</p> <p>Parágrafo. Corregido por el Decreto 1090 de 1996, artículo 1º. A partir del 1º de enero de 2002, queda prohibida en todo el territorio nacional la repotenciación, habilitación, transformación, adecuación o cualquier otra categoría similar que busque la extensión de la vida útil determinada por la ley, para los equipos</p>
---	--	--

		<p>destinados al servicio público de transporte.”</p> <p>Por lo anterior, no se considera conveniente para la seguridad de los usuarios, establecer disposiciones que sugieran que se encuentra permitida la transformación de los vehículos de servicio público.</p>
<p>ARTÍCULO 5°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte automotor especial, clase campero o camioneta doble cabina, podrán cambiarse al servicio terrestre automotor mixto, siempre y cuando el año modelo no sea superior a cinco años, que se contarán a partir de la fecha del registro inicial del vehículo.</p> <p>PARAGRAFO: Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por tanto, a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial se le ajustará la capacidad transportadora,</p>	<p>ARTÍCULO 5°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, podrán realizar el cambio a la modalidad de servicio público de transporte terrestre mixto, siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez años, que se contarán a partir del <u>31 de diciembre del año modelo.</u></p>	<p>Se aclara que la antigüedad se refiere al año modelo y la fecha para contar el término, cuando se refiere al año modelo, no puede ser igual a la fecha del registro inicial del vehículo, ya que, en muchas ocasiones, la fecha de registro inicial no coincide con el año modelo. Por tanto, se define como fecha de referencia para el conteo, el 31 de diciembre del año modelo.</p> <p>Así mismo, se hace la eliminación del párrafo del presente artículo, ya que este entra a regular temas del servicio público de transporte terrestre especial, lo que estaría por fuera de la unidad de materia del presente proyecto de ley.</p> <p>Por otro lado, es necesario indicar que mediante el Decreto 478</p>

<p>disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio. En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte especial y la misma tendrá 15 días para plantear una alternativa, que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con su trámite.</p>		<p>de 2021, se eliminó la restricción de tipologías de vehículos que pueden realizar el cambio de la modalidad al servicio público de transporte terrestre automotor mixto con el propósito de generar alternativas económicas de recuperación de inversión a los actores de la modalidad y las condiciones de calidad y seguridad en la prestación del servicio, para lo cual se indicó que aplica para vehículos de hasta diez (10) años de antigüedad, por lo que se sugiere tener en cuenta este término y no cinco (05) años, toda vez que es más favorable para los transportadores.</p>
<p>ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD: El Estado garantizará la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, en condiciones justas en materia de precio y cobertura, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.</p>	<p>ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD: <u>El Gobierno Nacional determinará los seguros existentes en el mercado que podrán contratar quienes operen el servicio de transporte terrestre automotor mixto, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios. Dichos seguros propenderán por garantizar la integridad de los pasajeros en caso de accidentes y se ceñirán a las normas propias del contrato de</u></p>	<p>Imponer al Estado garantizar la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, supone la expedición de una reglamentación dirigida a establecer coberturas adecuadas para cubrir los riesgos que implica la prestación de este tipo de servicio.</p> <p>La manera como estaba redactado el artículo puede generar el desconocimiento de la independencia y autonomía que el mismo</p>

		<u>seguro, establecidos en el código de comercio y normas concordantes, como a los parámetros de suscripción del asegurador.</u>	legislador le ha otorgado a las aseguradoras en la determinación de políticas de suscripción y tarifación.
ARTÍCULO 7°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas cuya vigencia será de treinta (30) días renovables. El Ministerio de Transporte reglamentará lo correspondiente a lo descrito en el presente artículo con las demás autoridades del orden territorial o local.	ARTÍCULO 7°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas, <u>siempre que esta no sea su ruta habitual y permanente. De igual forma, autorizará el ingreso ocasional de vehículos del servicio de transporte terrestre automotor mixto a terminales de transporte terrestre o de transporte aéreo.</u>		No se hace necesaria la exigencia de planillas para las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, para rutas en las cuales operan de manera habitual y permanente. Sin embargo, si se hace necesario que se autorice mediante el trámite de planillas, la operación en aquellas rutas ocasionales, así como también para ingresar a terminales de transporte terrestre o aéreo, sobre todo para aquellos vehículos que tienen una identidad cultural y promueven el turismo.
ARTÍCULO 8°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS: El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán integrarse y articularse cuando estos últimos	N/A		N/A

<p>concurran en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo tiquete o pago único.</p>		
<p>ARTÍCULO 9°. ADECUACIÓN EN TERMINALES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO RURAL. Las autoridades locales y/o administrativas de los terminales de transporte, de acuerdo a su competencia, dispondrán de espacios adecuados en las terminales de transporte para el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, con el fin de facilitar la integración con el Sistema Integrado de Transporte Público o el Sistema Estratégico de Transporte Público que garantice los puntos de ascenso y descenso del usuario, y el manejo de productos provenientes del sector agropecuario.</p> <p>PARÁGRAFO 1°. El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las Gobernaciones y las Alcaldías definirán las tarifas, formas de</p>	<p>ARTÍCULO 9°. CENTROS DE ACOPIO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO. Las autoridades <u>municipales, distritales y/o metropolitanas, deberán</u> disponer de espacios adecuados <u>para el despacho y acopio de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.</u> <u>En ningún caso las autoridades de transporte municipales, distritales y/o metropolitanas exigirán a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto el ingreso y despacho desde terminales de transporte.</u></p>	<p>Se considera inconveniente la propuesta de establecer el ingreso permanente a terminales a los vehículos del servicio de transporte público terrestre automotor mixto, ya que esto incrementaría los costos de operación de las empresas que se han visto altamente afectadas por la pandemia, causada por el coronavirus Covid-19 y podría verse reflejado en un aumento de la tarifa para los usuarios.</p> <p>No obstante, y en aras de solucionar la problemática actual, se incluye en el proyecto de ley la obligación de que las autoridades locales dispongan de centros de acopio para los vehículos.</p>

<p>recaudo y distribución de los recursos que deben pagar las empresas debidamente habilitadas a las terminales de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2°. Para la adecuación de las terminales de transporte público, se tendrá en cuenta el artículo 107 de la Ley 1955 de 2019, que permite que el servicio de transporte mixto haga parte de las terminales existentes en el territorio nacional con el objetivo de complementar o alimentar los sistemas de transporte para que brinden conectividad entre las zonas rurales y urbanas. El Gobierno nacional apoyará, técnica y financieramente, la implementación de este tipo de sistemas de transporte.</p>		
<p>ARTÍCULO 10°. SEGURIDAD SOCIAL. Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días,</p>	N/A	N/A

<p>podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.</p> <p>PARÁGRAFO. Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) salario mínimo mensual legal vigente podrán acceder al programa BEPS.</p>		
<p>Artículo 11°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO: El DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizarán un censo y elaborarán un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto, su radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>

<p>zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.</p>		
<p>ARTÍCULO 12°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.</p>	<p>N/A</p>	<p>N/A</p>

Constancia: La ponente Martha Patricia Villalba deja constancia que está en desacuerdo con el artículo 7° en consideración a razones de inconveniencia, puesto que dejar la posibilidad de integrar el sistema de transporte público mixto, del que se pretende regular en el presente proyecto de ley para zonas rurales, con los Sistemas Integrados de Transporte Masivo en las zonas urbanas y en zonas de influencia, implica una modificación a la leyes que regulan este último, así como a una serie de normativas anexas a la prestación del servicio de transporte urbano. De tal manera que dejar el artículo octavo tal como está desborda el objeto de la iniciativa.



VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, se rinde ponencia positiva y solicitamos a los Honorables Representantes de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo Debate al **proyecto de ley número 036 de 2020 Cámara. “Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”**.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

MARTHA VILLALBA HODWALKER
Honorable Representante a la Cámara

MARTHA PATRICIA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara
Ponente



TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE
PROYECTO DE LEY 036 DE 2020 CÁMARA.

“Por medio de la cual se dictan disposiciones sobre el servicio de transporte terrestre automotor mixto”.

El Congreso de Colombia
Decreta

ARTÍCULO 1. OBJETO. El objeto de la presente Ley es modificar las disposiciones sobre el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto para que las personas de las zonas rurales tengan un transporte público adecuado a sus necesidades de movilización y la de sus mercancías o productos.

ARTÍCULO 2. DEFINICIONES. Para efectos de la presente ley, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a) Zona de operación:** Región geográfica en el que las empresas habilitadas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto podrán operar sin sujeción a rutas según la demanda de la zona, para garantizar el intercambio comercial y el desplazamiento de la población entre áreas de producción y centros de consumo o mercadeo, unidos entre sí por vías carretables con los centros poblacionales.
- b) Zonas de primera o última milla:** Tramo del trayecto en el viaje que se da entre el lugar de origen o destino del pasajero y el punto de acceso o descenso al o del Sistema de Transporte, en el que las condiciones del territorio no permiten la alimentación de pasajeros a través de vehículos convencionales como medios de transporte regularmente establecidos.
- c) Equipo.** El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto solo se hará en vehículos homologados para el transporte simultáneo de personas y sus bienes o carga o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, o chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:
 - 1. Bus abierto, chiva o bus escalera:** Vehículo automotor homologado para el transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.



2. **Buseta de servicio mixto:** vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad hasta de veintiún (21) pasajeros y con distancia entre ejes inferiores a cuatro (4) metros, la capacidad y volumen mínima de la carga para esta clase de vehículo debe ser de 1705 kg y de 5,4 m³ de bodega.
3. **Camioneta cerrada de servicio mixto:** vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros y hasta cinco (5) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.
4. **Camioneta doble cabina para el servicio mixto:** Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga en el platón de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.
5. **Campero:** Vehículo automotor homologado para el servicio público mixto, con tracción en todas sus ruedas y capacidad hasta de nueve (9) pasajeros y tres cuartos ($\frac{3}{4}$) de tonelada.
6. **Microbús de servicio mixto:** vehículo automotor homologado para el servicio público de transporte mixto, con capacidad de hasta de catorce (14) pasajeros, la capacidad y volumen mínima de la carga para este servicio debe ser de 630 kg y de 2,52 m³ de bodega.
7. **Motocarro:** vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas o mercancías con capacidad útil hasta 770 kilogramos.
8. **Lancha:** Es un tipo de embarcación pequeña, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor.

ARTÍCULO 3°. VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO.

Adiciónese un Parágrafo al artículo 7° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal.



Para el caso de los vehículos de transporte en zonas rurales como las del paisaje cafetero y otras con características específicas se debe considerar la identidad cultural.

El Ministerio de Transporte reglamentará el tiempo y condiciones para su reposición.

ARTÍCULO 4°. CAMBIO DE SERVICIO: Los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor especial, podrán realizar el cambio a la modalidad de servicio público de transporte terrestre mixto, siempre y cuando el año modelo no sea de una antigüedad superior a diez años, que se contarán a partir del 31 de diciembre del año modelo.

ARTÍCULO 5°. ASEGURABILIDAD: El Gobierno Nacional determinará los seguros existentes en el mercado que podrán contratar quienes operen el servicio de transporte terrestre automotor mixto, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.

Dichos seguros propenderán por garantizar la integridad de los pasajeros en caso de accidentes y se ceñirán a las normas propias del contrato de seguro, establecidos en el código de comercio y normas concordantes, como a los parámetros de suscripción del asegurador.

ARTÍCULO 6°. AUTORIZACIÓN TEMPORAL Y CONTROL DE OPERACIÓN: El Ministerio de Transporte podrá autorizar a las empresas que prestan el servicio de transporte terrestre automotor mixto, operaciones en rutas rurales con destino a centros urbanos y viceversa, mediante el trámite de planillas, siempre que esta no sea su ruta habitual y permanente. De igual forma, autorizará el ingreso ocasional de vehículos del servicio de transporte terrestre automotor mixto a terminales de transporte terrestre o de transporte aéreo.

ARTÍCULO 7°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS: El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán integrarse y articularse cuando estos últimos concurren en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo tiquete o pago único.

ARTÍCULO 8°. CENTROS DE ACOPIO PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE MIXTO. Las autoridades municipales, distritales y/o metropolitanas, deberán disponer de espacios adecuados para el despacho y acopio de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto.

En ningún caso las autoridades de transporte municipales, distritales y/o metropolitanas exigirán a los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto el ingreso y despacho desde terminales de transporte.



ARTÍCULO 9°. SEGURIDAD SOCIAL. Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días, podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.

PARÁGRAFO. Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) salario mínimo mensual legal vigente podrán acceder al programa BEPS.

Artículo 10°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO: El DANE en coordinación con el Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizarán un censo y elaborarán un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto, su radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.

ARTÍCULO 11°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS: La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

Cordialmente,

ESTEBAN QUINTERO CARDONA
Representante a la Cámara
Coordinador Ponente

MARtha VILLALBA HODWALKER
Honorable Representante a la Cámara

MARThA PATRICIA VILLALBA HODWALKER
Representante a la Cámara
Ponente