

Bogotá, D. C., 15 de septiembre de 2021

Honorables

JENNIFER KRISTIN ARIAS FALLA

Presidente

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

Secretario General

Cámara de Representantes

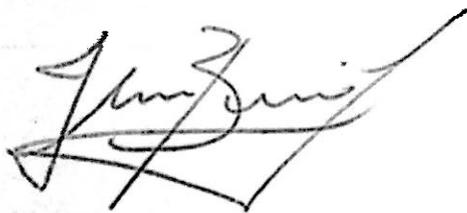
E.S.D

ASUNTO: Proyecto de Ley Cámara, "por medio del cual se modifica el párrafo 3 del artículo 6 de la ley 105 de 1993. Mediante el cual se amplía la vida útil de los vehículos de transporte público colectivo"

En ejercicio de las facultades consagradas en el artículo 154 de la Constitución Política de Colombia, en concordancia con el artículo 140 de la Ley 5ª de 1992 y de conformidad con las modificaciones introducidas en el artículo 13 de la Ley 974 de 2005, en mi calidad de Congresista de la República, me permito radicar ante la Secretaría General de la honorable Cámara de Representantes el presente Proyecto de Ley por medio del cual se modifica el párrafo 3 del artículo 6 de la ley 105 de 1993. Mediante el cual se amplía la vida útil de los vehículos de transporte público colectivo"

Atentamente,

H R Jhon Jairo Berrío López



HR. JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Centro Democrático

HR. JHON JAIRÓ BERRIO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Centro Democrático

H R Jhon Jairo Berrío López



PROYECTO DE LEY NO. _____ DE 2021 CÁMARA

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL PARAGRAFO 3 DEL ARTICULO 6 DE LA LEY 105 DE 1993. MEDIANTE EL CUAL SE AMPLÍA LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO"

EL CONGRESO DE COLOMBIA,
DECRETA

Artículo 1° Objeto. Modifíquese el párrafo 3 del artículo 6 de la Ley 105 de 1993 mediante el cual se amplía la vida útil del parque automotor del servicio público de pasajeros y/o mixto.

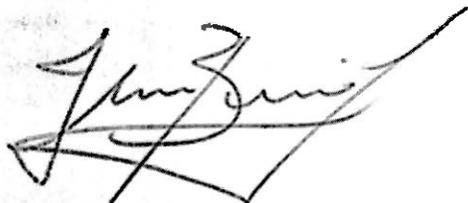
Artículo 2° El párrafo 3 del Artículo 6° de la ley 105 de 1993 quedaría así:

PARAGRAFO 3. La vida útil de los automotores vinculados al servicio de transporte público colectivo cuya vida útil culmine durante los años 2021 y 2022 se extenderá por el termino de cinco (5) años más contados a partir de la fecha de matrícula inicial. Esta norma aplicará también para los vehículos vinculados a la operación del transporte público colectivo cuya vida útil concluyera durante el año 2020 que a la fecha no hayan sido objeto de renovación o reposición.

Artículo 3°. Vigencia de la Ley. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Del Honorable Congresista,

H R Jhon Jairo Berrío López



John Jairo Berrío López
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

John Jairo Berrío López
Representante a la Cámara
Partido Centro Democrático

H R Jhon Jairo Berrío López

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Proyecto de Ley No. _____ de 2021 Cámara

"POR MEDIO DEL CUAL SE MODIFICA EL PARÁGRAFO 3 DEL ARTICULO 6 DE LA LEY 105 DE 1993. MEDIANTE EL CUAL SE AMPLÍA LA VIDA ÚTIL DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO"

1. ANTECEDENTES Y JUSTIFICACIÓN

De conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993 los automotores vinculados al Sistema de Transporte Público Colectivo o tradicional tienen una vida útil máxima de 20 años.

Desde el año 2002 y con ejemplo hacia atrás en el Metro de Medellín, las grandes ciudades de nuestro país iniciaron un proceso de transformación a través del cual se dio paso a la implementación de sistemas de transporte masivo como parte de la solución de la problemática del uso del espacio público, la sobreoferta vehicular, la insatisfacción de los usuarios, la problemática ambiental entre otras consideraciones.

Los modelos de transporte masivo en las ciudades y las deficiencias en el proceso de planeación e implementación de estos ha determinado que en algunas ciudades de nuestro país coexista el sistema de transporte masivo y el sistema de transporte colectivo; en algunos casos ambos sistemas coexisten bajo el esquema de sistemas integrados de transporte público que como su palabra lo representa "integran" varios subsistemas como es el caso de Medellín o, como es el caso en ciudades como

H R Jhon Jairo Berrío López

Cali, Bucaramanga y Bogotá, el Transporte Público Colectivo existe producto de la falta de recursos o incumplimiento de las obligaciones de los operadores seleccionados para la prestación del servicio de transporte masivo de pasajeros en cualquiera de sus modalidades, relacionadas con las fallas y deficiencias de planeación y ejecución de la implementación ya mencionadas.

En este sentido, con la declaratoria de la Pandemia del Covid -19 por parte de la Organización Mundial de la Salud, las naciones tuvieron que adoptar restricciones a la movilidad de las personas en orden a prevenir el contagio y generar otras medidas que permitan garantizar la salud pública de los ciudadanos, al respecto, con las determinaciones adoptadas por el Gobierno Nacional producto de la Emergencia Social, Económica y Ecológica relacionada con la pandemia, así como las determinaciones adoptadas por el Ministerio de Transporte de manera conjunta con otras autoridades para la prevención del contagio en relación con el distanciamiento entre cada pasajero o usuario del servicio de transporte, así como las decisiones de las autoridades regionales en relación con las cuarentenas obligatorias y restricciones a la movilidad de los ciudadanos determinaron que el número de pasajeros movilizados a través de los sistemas de transporte (masivo y colectivo) cayeran a tal punto de profundizar la crisis de los sistemas de transporte masivo en el país y provocar pérdidas incalculables para las empresas y propietarios vinculados al sistema de transporte tradicional o transporte público colectivo.

A diferencia de los sistemas de transporte masivo, la modernización de los vehículos de transporte público colectivo depende directamente de cada propietario y ha sido reglamentada por el Ministerio de Transporte incorporando este concepto dentro de los criterios que componen la estructura para definir la tarifa por cada una de las

H R Jhon Jairo Berrío López

autoridades territoriales. Al respecto, la disminución de los ingresos recibidos por las empresas de transporte como resultado de la baja movilidad o demanda del servicio por parte de los usuarios cuya circulación se encuentra restringida por efectos del Covid 19, se hace necesario replantear la regulación sobre la vida útil y generar un espacio o régimen de transición teniendo en cuenta que nuestro país de conformidad con la Ley 1964 de 2019 y específicamente el parágrafo 3 del artículo 8 determina que las ciudades en las cuales se cuenta con sistemas de transporte masivo, para el año 2025 deberán empezar a garantizar la reposición de los vehículos con automotores que operen con tecnologías limpias.

Las modificaciones hechas al Plan Nacional de Desarrollo a través de la Ley 1955 de 2019 y los proyectos de reglamentación del Ministerio de Transporte han generado la posibilidad de la continuidad del transporte público colectivo en las ciudades en las que incluso se han implementado sistemas de transporte masivo a través del cumplimiento de los requisitos definidos en por el Ministerio en lo relacionado con el procedimiento de recaudo centralizado y los requisitos para que este sistema sea cofinanciado con recursos de la nación.

Así las cosas, con la finalidad de disminuir el impacto generado por el COVID 19 y las decisiones adoptadas por el Gobierno Nacional y los gobiernos nivel departamental y municipal para combatir la pandemia que han traído como consecuencia la disminución de los ingresos de los propietarios vinculados al transporte público colectivo situación que pone en riesgo la modernización del parque automotor en nuestro país y el avance hacia el uso de tecnologías limpias cuya implementación es obligatoria a partir del año 2.025 en algunas ciudades de nuestro país, resulta conveniente generar un régimen de transición respecto de la

H R Jhon Jairo Berrío López

vida útil de los automotores vinculados a esta modalidad de transporte público que permita mitigar los efectos negativos ya mencionados y garantizar la eficacia de los procesos de modernización de los automotores .

El Transporte Público Colectivo, como modo de transporte en Colombia se encuentra sometido a la potestad reglamentaria del Ministerio de Transporte de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996 y el Decreto Único reglamentario del transporte 1079 del año 2015. Dicha potestad reglamentaria y autoridad del Ministerio de Transporte se expande sobre las demás modalidades de transporte de pasajeros, es decir mixto, especial e intermunicipal de pasajeros.

El servicio de transporte público colectivo en Colombia, encuentra su única fuente de pago en la tarifa, la cual, de conformidad con lo previsto en la Ley 105 de 1993, en el artículo 6, se debe calcular de la siguiente manera: "Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte". Así mismo, la Resolución 4350 de 1998 establece que, los estudios que deben realizarse para la determinación de la tarifa tienen en cuenta el número de pasajeros movilizados por el sistema de transporte de la siguiente manera:

"...ARTICULO TERCERO.- Establecer la siguiente metodología para la elaboración de los estudios de costos que servirán de base para fijar las tarifas del transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto: 1. Parámetros de operación por clase de vehículo y nivel de servicio: • Kilómetros recorridos por

H R Jhon Jairo Berrío López

mes, día y recorrido o carrera • Kilómetros por día recorridos sin pasajero. (Para el caso de Taxi individual). • Número de días trabajados por mes. • Número de recorridos o carreras por día. • Número de pasajeros movilizados por recorrido, día y mes. • Longitud promedio de la carrera. (Para el caso de taxi individual).

Estos parámetros se deben obtener a través de un estudio el cual debe realizarse durante tres (3) días, incluyendo un (1) día festivo”

En virtud de lo expresado antes, el número de pasajeros movilizados por el sistema de transporte público colectivo, en razón a las medidas adoptadas por el Gobierno Nacional para la prevención del contagio generalizado por el Covid 19, ha sufrido una reducción significativa en las ciudades donde este opera llegando, en algunos eventos a una disminución del 80% por ciento de los pasajeros movilizados, pero que según cifras entregadas por el DANE, para el último trimestre del año 2020 comparado con el mismo periodo del año 2019, dicha disminución llegó al 42,8% en promedio a nivel nacional.

El Ministerio de Transporte, expidió el Decreto 478 del 12 de Mayo de 2021, por medio del cual modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual introdujo la ampliación de la vida útil de los automotores vinculados al servicio público de transporte especial de pasajeros por 4 años más, modificación que quedó plasmada de la siguiente manera:

H R Jhon Jairo Berrío López

"Artículo 2.2.1.6.2.2. Tiempo de uso de los vehículos. El tiempo de uso de los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial será de veinte (20) años contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. El parque automotor que cumpla el tiempo de uso debe ser sometido a desintegración física total y podrá ser objeto de reposición por uno nuevo de la misma clase o por uno nuevo de diferente clase, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre el número de sillas del vehículo desintegrado y el vehículo nuevo a ingresar, de conformidad con lo que para tal efecto disponga el Ministerio de Transporte.

Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, registrados a partir del 14 de marzo de 2017, solo podrán prestar el servicio escolar por dieciséis (16) años, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. Vencido el tiempo de uso antes establecido, podrán continuar prestando el servicio en los otros grupos de usuarios de la modalidad tales como turismo, empleados, servicios de salud y grupo específicos de usuarios, hasta alcanzar los veinte (20) años de uso, momento en el cual deberán ser objeto de desintegración física total.

Parágrafo 1°. Los vehículos matriculados con anterioridad al 14 de marzo de 2017 podrán continuar prestando el servicio de transporte escolar hasta los veinte (20) años de uso, contados a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo.

Parágrafo 2°. Los vehículos matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo

H R Jhon Jairo Berrío López

de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, contarán con un tiempo de uso de cuatro (4) años adicional al establecido en el presente artículo. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia.

La presente disposición también será aplicable a los vehículos que cumplieron el tiempo de uso entre el 12 de marzo de 2020 y la fecha de entrada en vigencia de la presente modificación.

La justificación de la modificación del Decreto 1079 del año 2015 realizada en el Decreto 478 de 2021, hace referencia a la alteración del sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables derivado de la disminución sustancial de la demanda del servicio:

“Que el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19 representa actualmente una amenaza global a la salud pública, con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables”.

“Que la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en Colombia ha sufrido altos impactos económicos teniendo en cuenta la reducción de las actividades de los sectores educativo, empresarial y turístico, lo cual disminuyó considerablemente su demanda”.

“Que, por lo anterior, se realizaron varias mesas de trabajo con los empresarios, propietarios y conductores, quienes son los actores principales en la dinámica de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, con el

H R Jhon Jairo Berrío López

objetivo de resolver sus inquietudes, necesidades y propuestas frente al ajuste a la reglamentación de la modalidad contenida en el Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte de tal manera que constituyera un alivio efectivo para los mismos ante el impacto derivado de la referida pandemia”.

Contrastada la situación de ambas modalidades de servicio, podemos encontrar que la misma justificación en la ampliación de la vida útil de servicio especial de pasajeros debe aplicar para el transporte público colectivo de pasajeros a nivel nacional en razón a su naturaleza, al ejercicio de la función de regulación, control y vigilancia que el Estado tiene frente a la prestación de los servicios públicos que son inherentes a la finalidad social del estado, después de esta evaluación no cabe la menor duda que el Ministerio de Transporte y el Gobierno Nacional, en virtud de la igualdad formal y material debe adoptar este tipo de medidas de manera congruente para todas las modalidades de tal manera que el resultado de las mismas tenga como espectro de impacto a todas aquellas personas naturales o jurídicas vinculadas a la prestación del servicio de transporte público colectivo.

Considerando que la actividad del transporte de pasajeros puede desarrollarse a través de diversos modos de transporte, que la vida útil de los vehículos que prestan el servicio de transporte público colectivo en Colombia se encuentra determinada en la Ley 105 de 1993 y que ha sido fijada en 20 años, de manera similar a la vida útil de los vehículos de transporte especial, que la actividad del transporte público colectivo y del transporte especial se encuentra bajo la vigilancia, control y supervisión del Estado, y que las dificultades de ambos sectores obedecen a las mismas circunstancias, podemos considerar que el Ministerio de Transporte ha vulnerado el Derecho a la Igualdad de las empresas y propietarios de vehículos

H R Jhon Jairo Berrío López

vinculados al servicio de transporte público colectivo a nivel nacional al no ser incluidos dentro de la modificación de la reglamentación en lo relacionado con la posibilidad de ampliar la vida útil durante 4 años más.

2. OBJETIVO DEL PROYECTO DE LEY

Generar un proyecto de Ley a través del cual se modifique el régimen de transición con respecto a la vida útil de los automotores vinculados al servicio de transporte público colectivo que, de acuerdo a las condiciones generadas por la pandemia del Covid 19, permita cumplir con los estándares y disposiciones regulatorias relacionadas con la implementación de tecnologías limpias en la operación de los sistemas de transporte en Colombia.

3. FUNDAMENTO JURÍDICO

Respecto de la competencia del Legislador para regular el servicio público de transporte, ha señalado la Corte Constitucional:

“Conforme a lo expuesto, es claro que la actividad misma del transporte constituye un servicio público, que ha de prestarse en forma permanente, regular y continua, dada la función económica que con ella se cumple y, además, por cuanto resulta indispensable para el desarrollo de las demás actividades de los usuarios, tanto si se trata del desplazamiento de mercancías de un lugar a otro, como en el transporte de pasajeros.

Siendo ello así no cabe duda alguna de que, de acuerdo con lo dispuesto por el artículo 150, numeral 23, de la Constitución Nacional, corresponde al Congreso la expedición de la ley para regular la prestación de ese servicio público, atribución

H R Jhon Jairo Berrío López

que, además, corresponde igualmente al legislador en ejercicio de la potestad de “expedir códigos en todos los ramos de la legislación y reformar sus disposiciones” (artículo 150 numeral 2 Constitución Nacional).

Ello significa, entonces, que, en un estado unitario como el nuestro, lo atinente a la regulación de la prestación del servicio público de transporte, los modos y los medios en que este se preste, las condiciones generales para el otorgamiento de las rutas y horarios, los requisitos mínimos de seguridad para los usuarios, la determinación de quiénes han de ejercer la autoridad de transporte, la necesaria coordinación de las autoridades nacionales con las autoridades locales para el efecto, entre otros aspectos, corresponden al legislador, sin perjuicio de que el Gobierno Nacional, para la cumplida ejecución de la ley, en el ámbito de su competencia, ejerza la potestad reglamentaria conforme a lo preceptuado por el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Nacional”¹.

4. Contenido del Proyecto

Este Proyecto de ley consta de 3 artículos:

Artículo 1: Clarifica el objeto del proyecto de Ley y su propósito.

Artículo 2: Por el cual se modifica el parágrafo 3 del artículo 6 de la ley 105 de 1993.

Artículo 3: Habla de la vigencia del proyecto.

¹ Sentencia C – 066 de 1999. Sala Plena. Magistrados ponentes: Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

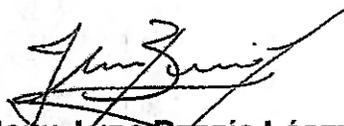
H R Jhon Jairo Berrío López

5. **Modificación propuesta al párrafo 3 del artículo 6 de la ley 105 de 1993**

<p>PARÁGRAFO 3.-El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.</p>	<p>PARAGRAFO 3. La vida útil de los automotores vinculados al servicio de transporte público colectivo cuya vida útil culmine durante los años 2021 y 2022 se extenderá por el termino de cinco (5) años más contados a partir de la fecha de matrícula inicial. Esta norma aplicará también para los vehículos vinculados a la operación del transporte público colectivo cuya vida útil concluyera durante el año 2020 que a la fecha no hayan sido objeto de renovación o reposición.</p>
--	---

De los Honorables Congressistas,

Cordialmente,


JOHN JAIRO BERRÍO LÓPEZ
Representante a la Cámara
Centro Democrático

H R Jhon Jairo Berrío López

Apoyan los Honorables Congresistas,

ARMANDO ANTONIO ZABARAIN
Partido Conservador
Cámara de Representantes

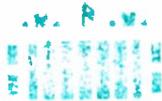
Apoyan los Hon

MILTON HUGO ANGULO VIVEROS
Partido Representante a la Cámara
Cámara Centro Democrático

NUBIA LOPEZ MORALES
Representante a la Cámara
Partido Liberal

Repre

H R Jhon Jairo Berrío López



CAMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 15 de Sept. del año 2021

Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de Ley _____ Acto Legislativo _____

No. 321 Con su correspondiente

Exposición de Motivos, suscrito Por: JOHN JAIR

BERRO Y OTROS



SECRETARÍA GENERAL