

***EXPOSICIÓN DE MOTIVOS PROYECTO DE LEY
“POR LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA MEJORAR LA
CONECTIVIDAD TERRESTRE DE LOS MUNICIPIOS DE CATEGORÍAS 4ª, 5ª
Y 6ª, A TRAVÉS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE
AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGA EN VEHÍCULOS CLASE
MOTOCARROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.***

Después de un arduo trabajo de integración entre el gremio, federaciones de motocarros y la oficina del H. Representante Andrés David Calle Aguas, se llegaron a los siguientes motivos que se exponen fundamentando el proyecto de ley presentado.

1.1. NUEVA VISIÓN DEL SECTOR TRANSPORTE EN EL MUNICIPIO

1.1.Reglamentación

Se pretende la organización y reglamentación adecuada para la operación en el servicio y la exigencia a las empresas en lo concerniente al trámite de habilitación, permiso para operar, tarjetas de operación y la puesta en marcha del servicio, etc. Aspectos relevantes del proyecto. El transporte público terrestre automotor de pasajeros a libre destinación del usuario en la modalidad del sector motocarro, organizado en los municipios del país donde tiene presencia, mejora sustancialmente la movilidad, se reducen costos de operación y del servicio, se ahorra tiempo y combustible; estos factores dinamizan la economía municipal, todo esto contribuye a la mejora de la logística operativa del sistema con ello se pretende visibilizar al municipio hacia el mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

El transporte es una actividad que permite el traslado de personas, animales o cosas de un lugar a otro; su reglamentación se define de acuerdo a la demanda, es decir, se deben establecer las necesidades de servicio para determinar la oferta del mismo que deben ser atendidos por las diferentes modalidades de servicio público.

Por un lado, la oferta del servicio se compone de modos y modalidades que buscan generar un número de viajes que satisfaga las necesidades de la población y que, al mismo tiempo, genere los suficientes dividendos para sostener a las empresas oferentes en el mercado.

No obstante, como servicio público, no solo los beneficios mueven el mercado, existe un compromiso social de generación de viajes que permitan desarrollo mediante la movilización del recurso humano hacia el sector productivo, lo que nos lleva a concluir que la oferta o provisión del servicio se determina en función de la demanda de transporte, como se había comentado. Este componente del mercado y la demanda, establece claramente las necesidades y las prioridades del servicio, tales como: viajes a atender, orígenes y destino, horas de mayor afluencia, entre otros.

En general, entonces, la demanda de transporte público urbano es la que determina, a partir de las necesidades, su elección por uno o varias modalidades de transporte y es la que, en últimas, determina la continuidad y expansión de cada modalidad de transporte.

Los sistemas de transporte, por lo tanto, se convierten en una clara expresión de la demanda de transporte por medios de movilización ágil y a bajo costo. Todo esto porque las condiciones de movilización de los ciudadanos en el municipio son muy precarias dentro del casco urbano y peor, en las zonas rurales. Los actuales sistemas de transporte de pasajeros no tienen la cobertura suficiente para satisfacer la demanda, por lo que los habitantes han recurrido a sistemas como el transporte en los motocarros, que realizan tiempos de viajes más cortos a costos mucho más bajos.

Ahora bien, muy a pesar de que éste equilibrio sea importante, lo es mucho más la movilidad de los ciudadanos, porque, entre otras cosas, permite mayores espacios de inclusión social para ellos, porque implica reducción de pobreza, porque los medios de transporte mejoran la movilidad permite una mejora ostensible en la calidad de vida de los ciudadanos.

De acuerdo con lo anotado, se hace evidente la necesidad de conocer y establecer la génesis de la prestación de estos servicios para sustentar este documento. A continuación, se exponen los factores que dan surgimiento a esta modalidad de transporte en el municipio:

- a. Altos índices de pobreza y desempleo en el municipio.
- b. Ineficiencia del transporte público de pasajeros.
- c. Alta rentabilidad del negocio.
- d. Fácil acceso a este mercado.

Estos factores muestran claramente la importancia de este sistema de transporte, pues con su reglamentación adecuada se estaría incidiendo en los factores que permiten el surgimiento de esta modalidad de transporte coadyuvando, además, al mejoramiento en las condiciones sociales y económicas de nuestros habitantes y usuarios del servicio.

2. COMPETENCIAS DE LA AUTORIDAD FRENTE AL TRANSPORTE

2.1. Parámetros

1. La planeación
2. Reglamentación y regularización
3. Vigilancia y control

2.2. FASES

En términos generales, se han estipulado requisitos que son indispensable para el desarrollo de la industria del transporte. Las personas naturales y/o jurídicas que pretendan prestar el servicio deben cumplir con tres fases:

- **(Primera Fase)**. Existencia de la persona jurídica este cariz hace relación a que si se trata de personas naturales, éstas no solo tengan la capacidad legal para obligarse sino también, de acuerdo con el Código de Comercio, deben tener el carácter de comerciantes;

cuando se trate de personas jurídicas, estas deben existir en el mundo jurídico y su objeto social les debe permitir desarrollar la actividad del transporte, “Ley 336/96, Art. 9 y 10”.

- **(Segunda Fase).** Habilitación de la persona natural y/o jurídica por parte de la alcaldía, este requisito implica la necesidad que la autoridad municipal autorice al ente jurídico para que pueda desarrollar la actividad del transporte verificando el cumplimiento de las condiciones establecidas por el reglamento respectivo.

Por otra parte la norma establece que el Gobierno Nacional le compete la Reglamentación de los requisitos para la solicitud de la habilitación y los permisos de operación de las empresas. Ley 336/96, artículos 10, 11, 12, 13, 14, 15.

- **(Tercera Fase).** Después obtener la habilitación se requiere un permiso de Operación, Contrato de Operación o Concesión. Para poder realizar de manera material la actividad de trasladar personas, se hace necesario ser titular de un permiso o un contrato que otorga la autoridad, el cual permite usufructuar una determinada ruta o zona de operación, Ley 105/93, Artículo 3, numeral 7, Ley 336/96, Art. 16, 17, 18 y 20.

3. IMPORTANCIA PARA LA MOVILIDAD

Los motocarros para servicio público en Colombia se han convertido en vehículos muy populares para la movilización de los habitantes de la mayoría de nuestros municipios donde esta modalidad de transporte tiene presencia. Está siendo utilizado en zonas deprimidas, sobre todo por personas de los estratos 1, 2 y 3 donde el transporte formal es inexistente o ineficiente.

El transporte tradicional, en su mayoría es escaso u obsoleto, precario, muy costoso y no existe en la cabecera municipal y en su mayoría el servicio es informal. Las administraciones anteriores, por su desconocimiento, no cuentan con las herramientas técnicas y jurídicas para la autorización del servicio. Lo que, desde nuestros inicios, se ha planteado es dotar de herramientas jurídicas a mandatarios locales para que procedan a la reglamentación e institucionalización del servicio público en la modalidad del motocarro en el municipio donde los estudios de oferta y demanda y los planes de movilidad así lo requieran, ante la ausencia de un servicio de transporte público eficiente y que carece de una logística adecuada para satisfacer esta necesidad.

De la misma manera se puede observar cómo en nuestros municipios no se cuenta con una malla vial que permita la comunicación con los corregimientos y veredas, y en el mejor de los casos, solo se cuenta con trochas o viejos caminos de herradura que no facilitan la movilización de los vehículos automotores tradicionales; es más, no se cuenta con un parque automotor para la prestación del servicio de transporte urbano organizado, porque no es rentable debido a los costos para el mantenimiento y adquisición de repuestos para los

misimos. No obstante, el transporte de los motocarros para el servicio que se pretende reglamentar, es de mayor acceso a los bolsillos de aquellas familias usuarias del servicio.

Se espera, entonces, que con una reglamentación clara y concreta sobre el tema se beneficie a un sinnúmero de usuarios como a la población en general que requieren de una modalidad de transporte que agilice sus desplazamientos y les permita ser incluidos socialmente en el contexto municipal.

5. OBJETIVOS

5.1. Objetivo y Principios

Objeto y principios. El presente proyecto tiene como objeto controlar la prestación del servicio mediante la reglamentación de los operadores y la prestación por parte de éstas de dicho servicio de manera eficiente, segura, ágil, oportuna, económico y limpio, bajo los principios básicos rectores del transporte y principios fundamentales, de la libre empresa, la libre competencia, de la iniciativa privada, de la función social, del fortalecimiento de las organizaciones solidarias del transporte, de la seguridad de los usuarios, de la calidad, del cubrimiento, de la libertad de acceso, de la libre circulación, de la educación, de la descentralización, de la autonomía, de la soberanía del pueblo, de la plena identificación, del carácter de servicio público esencial, de la colaboración entre entidades, de la participación ciudadana, de la igualdad y de la no tolerancia y control efectivo al abuso de la posición dominante empresarial en el mercado.

5.2. Objetivos Específicos

Propuesta de proyecto “mediante el cual se adoptan unas medidas para regular y controlar el tránsito y el transporte terrestre, automotor de pasajeros a libre destinación del usuario y carga en motocarros en los municipios del país”

Con el propósito de mejorar la calidad del empleo de los transportadores de esta modalidad. En esta legislatura adelanta el proyecto para formalizar un sinnúmero de empleos, es un programa de desarrollo alternativo hacia un empleo digno, uno de sus objetivos es contribuir e incrementar el crecimiento económico y la competitividad en el mercado a través del apoyo técnico, a iniciativas empresariales que tengan un impacto positivo en la generación de fuentes alternativas de ingreso.

La formalización generará calidad del empleo con la cual se busca proporcionar a los transportadores seguridad y tranquilidad en el lugar de trabajo, además de generar mayor sentido de pertenencia en el mismo. Todo esto se traduce en que las personas laboren de la mejor manera e incrementen su productividad.

6. MARCO LEGAL Y DE REFERENCIA

6.1. Normatividad Vigente

Las crisis económicas y sociales del país, comprometen aún más a la dirigencia municipal en búsqueda de alternativas y soluciones inmediatas para que la mayoría de habitantes del territorio municipal puedan acceder a condiciones mínimas de supervivencia. Los siguientes son algunos de los artículos de la Constitución Nacional que tienen directa relación con el sistema de transporte y lo que se está planteando:

Queda claro que si bien el servicio público de transporte no es un asunto que pueda corresponder en forma exclusiva al ámbito nacional, **Ley 336 de diciembre 20 de 1996 Art. 86 Sentencia C-066 del 10 de febrero de 1999, Corte Constitucional**, puesto que las necesidades pueden variar según la localidad regional con su posición geográfica. En materia de regulación de transporte, surge la necesidad de armonizar los principios de la autonomía de las entidades territoriales y el de carácter unitario de la República. Como Estado Social de Derecho estos intereses y manejos locales pueden darse sin desconocer la supremacía del ordenamiento jurídico. En ese orden de ideas, el principio de autonomía que ampara a los municipios debe entenderse dentro de los límites de la constitución y la

ley, así pues, que el municipio en cabeza del Señor alcalde tiene la potestad de fijar las reglas y principios que enfocan al tránsito en todos sus niveles. Entonces miremos al municipio como una empresa dispensadora de bienes y servicios para la sociedad municipal; le compete tomar las disposiciones relacionadas con la planeación, el desarrollo económico y social, el transporte, el ambiente, obras públicas, las vías y el desarrollo integral de su territorio.

Artículo 1º C.P/91, "*Colombia es un Estado social de derecho, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general*".

En el **Artículo 24 C.P/91**, se expresa: "*Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional*".

Artículo 25. C.P/91, "*El trabajo es un derecho y una obligación social y goza, en todas sus modalidades, de la especial protección del Estado. Toda persona tiene derecho a un trabajo en condiciones dignas y justas*".

Artículo 26. C.P/91, "*Toda persona es libre de escoger profesión u oficio. La ley podrá exigir títulos de idoneidad. Las autoridades competentes inspeccionarán y vigilarán el ejercicio de las profesiones. Las ocupaciones, artes y oficios que no exijan formación académica son de libre ejercicio, salvo aquellas que impliquen un riesgo social...*".

Artículo 38. C.P/91, "*Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad*".

Artículo 57. C.P/91, "*La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas*".

Artículo 333. C.P/91, "*La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. La libre competencia económica es un derecho de todos que supone responsabilidades.*

La empresa, como base del desarrollo, tiene una función social que implica obligaciones. El Estado fortalecerá las organizaciones solidarias y estimulará el desarrollo empresarial.

El Estado, por mandato de ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará y controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de sus posiciones dominantes en el mercado nacional..."

Como se observa la Constitución Política, define que, con arreglo a la ley, el uso de las vías es de libre circulación con los requisitos y permisos que ella misma determine. La actividad económica no es monopolio de nadie, permitiendo su libre competencia y es la ley la que evitará cualquier abuso de las posiciones dominantes.

Ya en Colombia existe la autorización por ley para la utilización del vehículo motocarro al servicio público, Decreto 4125/08, Decreto 1079 /15 Artículos 2.2.1.5.10.1 al 2.2.1.5.10.3.2.

- La Ley 105/93, en su Artículo 3º, numeral 1, literal a), expresa: "... *el usuario puede transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad*". b) que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y la forma de su utilización; c) que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Numeral 2; de carácter de servicio público de transporte. La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para la adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Numeral 4; de la participación ciudadana. Todas las personas en forma directa, o través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán principal atención a la queja y sugerencias que se formulen y deberán darle el trámite debido.

Numeral 6, de la libertad de empresa. Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

- La Ley 336/96, en sus Artículos:

Artículo 1º- La presente ley tiene por objeto unificar los principios y los criterios que servirán de fundamento para la regulación y reglamentación del transporte público aéreo, marítimo, fluvial, férreo, masivo y terrestre y su operación en el territorio nacional, de conformidad con la Ley 105 de 1993, y con las normas que la modifiquen o sustituyan.

Artículo 2º- La seguridad especialmente la relacionada con la protección de los usuarios, constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte.

Artículo 3º- Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarles a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo, dándole la prioridad a la utilización de medios de transporte masivo. En todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los artículos 333 y 334 de la Constitución Política.

Artículo 4º- El transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el plan nacional de desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Artículo 5º- El carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Artículo 6º- Por actividad transportadora se entiende un conjunto organizado de operaciones tendientes a ejecutar el traslado de personas o cosas, separada o

conjuntamente, de un lugar a otro, utilizando uno o varios modos, de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno Nacional.

Artículo 8º- Bajo la suprema dirección y tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal. Así mismo el Ministerio de Transporte reglamentará todo lo pertinente al transporte turístico contemplado en la Ley 300 de 1996.

- La Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), modificada por la Ley 1383/10, en su artículo segundo (Definiciones) incluye la definición de motocarro. Lo que nos determina que este tipo de vehículos tienen autorización para circular por las vías públicas del municipio operando en el servicio público de esta modalidad.

7. BENEFICIOS DE LA REGLAMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE EN LA MODALIDAD DE LOS MOTOCARROS

7.1. Beneficios Para El Municipio

Los beneficios se resumen en materia de medio ambiente, preservación de la red vial, impuestos, aportes parafiscales, seguros, empleos directos, empleos indirectos, seguridad, salubridad, es decir, en una economía permanentemente circulante y productiva. Es probable que la reglamentación del uso del transporte de la modalidad de los motocarros sí contribuye a dinamizar la economía y, lo más importante, la estabilidad de la misma. Sí no se establecen lineamientos claros al respecto, el gran interrogante sería, en un par de años, ¿qué vamos a hacer para colaborarles a los transportadores de este sector? Sin contar además con los empleos directos e indirectos involucrados con la distribución, reparación y mantenimiento de estos vehículos.

Es importante anotar cómo el fenómeno del transporte de los motocarros no se deriva de un agresivo plan publicitario de empresa alguna para abrir mercados comerciales, por el contrario, este es una muestra de emprendimiento colectivo, de cómo el pueblo mismo, por la necesidad de buscar alternativas de empleo y buscar los ingresos necesarios para su congrua subsistencia, de cómo el pueblo mismo, movido por la necesidad de ingresos honestos, emprende un nuevo uso para estos vehículos. La realidad es que el fenómeno ha crecido considerablemente, demostrando que no solo se hace posible que de los motocarros derive su sustento, sino también suple la necesidad sentida en los usuarios del transporte público terrestre automotor de pasajeros y carga de bajos recursos.

7.2. Beneficios Para El Usuario Del Transporte De Los Motocarros

7.2.1. Economía en las tarifas: La modalidad de transporte en motocarro que se propone, presta servicios de transporte de pasajeros puerta a puerta, por un costo mínimo de lo que cuesta un servicio normal, por ejemplo, un motocarro de servicio público ofrece el servicio por más de 20 cuadras y su costo es de \$2.000 pesos y un servicio normal es de \$5.000 pesos, en la misma distancia, el ahorro es significativo.

7.2.2. Agilidad y rapidez: Conduciendo dentro de los límites de velocidad legal, un motocarro de servicio público puede desplazarse más rápidamente en sitio de alta congestión en menos de la mitad del tiempo. En áreas rurales puede hacerlo en camino de herradura, veredales, por donde no transitan los vehículos convencionales.

7.2.3. La familia: Dedicación en mayor tiempo al núcleo familiar, como compensación a la ausencia diaria por motivos laborales y mayor dedicación al estudio, recreación, deportes y similares y el mejoramiento a la calidad de vida por la obtención de ingresos para el sustento familiar.

7.2.4. Servicio permanente: El usuario dispone de las veinticuatro horas del día y los siete días de la semana, como también de otros servicios adicionales para la clientela continua. Igualmente, este servicio, como complementario puerta a puerta para buscar la satisfacción del cliente y mejorar el servicio.

7.3. Beneficios Para El Propietario Del Vehículo

7.3.1. Economía en el mantenimiento: Consumo de combustible, bajo costo de los repuestos y los arreglos mecánicos es realizado por los mismos dueños.

7.3.2. Economía en el costo del vehículo: El precio de un motocarro es más accesible al presupuesto de las familias de bajos ingresos. A la compra de unos de estos vehículos el ahorro es significativamente favorable para el comprador comparativo a costo-beneficio

7.3.3. Ingresos: Los ingresos que percibe son proporcionales a la labor realizada, es decir de acuerdo con su esfuerzo realizado, sin jefe o superior alguno.

7.3.4. Capitalización: La persona que desarrolla su labor, mejorará su calidad de vida y aumentará sus inversiones acordes con las capacidades.

7.4. Beneficios Para El Transporte Organizado

7.4.1. Fortalecimiento de la organización empresarial: Crea nuevos espacios y estrategias, para el complemento de la calidad del servicio y personaliza su clientela.

7.4.2. Economía mantenimiento: No se desgasta la parte íntegra del vehículo en trayectos no aptos y su movilización es menor por ubicaciones en lugares fijos o predeterminados.

7.4.3. Creación de empresa: Dentro de la sana competencia, se pueden crear diferentes personas jurídicas de transporte y lograr la autorización por la autoridad competente del transporte en el municipio y propicia la viabilidad de nacer nuevos empresarios del sistema.

7.4.4. Experiencia: Con los conocimientos adquiridos durante el ejercicio de su actividad, pueden mejorar ostensiblemente en la organización del sistema de transporte como empresarialmente.

7.4.5. Economía de mercado: Los ahorros en la proyección empresarial serían los más adecuados, evitando inversiones innecesarias y el fortalecimiento de empresas con visión estratégica en la operación del servicio.

7.5. Más Beneficios

Al poseer un vehículo motocarro de servicio público empadronado en una empresa de transporte legalmente constituida, habilitada y con permiso para operar, la persona ingresa a la vida moderna del mundo empresarial, generando una alternativa diferente a los de emplearse constantemente.

El motocarro no requiere de lugares adicionales para su garaje, contrario a otro tipo de vehículos.

El motocarro representa una economía de tiempo, se desplaza dos (2) veces más rápido que un vehículo en lugares urbanos, no en velocidad sino en maniobrabilidad.

Por lo tanto, al desplazarse en motocarro el usuario ahorra tiempo significativo al día, el cual puede dedicar a la familia, trabajo, estudio o a la recreación familiar.

El motocarro promedio utiliza cuatro (4) veces menos combustibles que un automóvil convencional y dado la incierta situación de autosuficiencia petrolera del país iniciaríamos desde ya este importante aporte a las futuras crisis del petróleo.

El motocarro representa una alternativa de movilidad ambientalmente sana y a un bajo consumo de combustible.

Respecto a la contaminación del *medio ambiente* los motocarros producen menos CO₂ de lo que produce un automóvil convencional.

Finalmente, el motocarro por su bajo peso, poseer tres ruedas, se convierte en un vehículo que causa poco deterioro a la malla vial del municipio.

8. JUSTIFICACIÓN

8.1. Crecimiento Y Empleo

El transporte comercial moderno está al servicio del interés público, lo conforman los medios e infraestructuras aplicadas al movimiento y desplazamiento de personas o bienes, al igual que los servicios de recepción, entrega y manipulación de tales bienes. El transporte comercial de pasajeros que se pretende reglamentar es la modalidad del motocarro, servicio que se accede mediante el pago de una tarifa fijada por la administración municipal. El crecimiento económico, el bienestar social, la generación de empleo nos ha venido mostrando en las administraciones puntos negativos de acuerdo con el querer del gobierno departamental y nacional y al ritmo que vamos no se cumplirá con el objetivo trazado con el plan de desarrollo de reducir el índice de pobreza y la tasa de desempleo municipal.

La administración se propone de propender por la creación de planes de cultura laboral, cultura ciudadana y cultura empresarial.

Nuestro municipio debe insistir en un pacto social que involucre a los ciudadanos y las administraciones en crear un observatorio general para el empleo y crecimiento de la pequeña y mediana empresa, profundizar la política para fomentar el desarrollo y crecimiento económico local.

La administración tiene que articularse al desarrollo local, regional y nacional, y ello se logra si sus servicios son pertinentes, eficientes, económicos, y si sus coterráneos saben generar empleo bien remunerado, y se procura la construcción y fortalecimiento empresarial con sentido de pertenencia, solidaridad y ecuanimidad en las decisiones, principios y logros. La pertinencia es fundamental en la implementación del nuevo esquema del servicio de transporte.

9. IMPACTO SOCIAL

Este es posiblemente el más importante y complejo de describir, debido a que los resultados, al igual que otros aspectos, solo serán evaluables a corto, mediano y largo plazo, cuando la administración pueda iniciar la adecuada reglamentación y vigilancia del sector y la empresa implementar el servicio de acuerdo a su autorización para el desarrollo de su objeto social y esta hacer plenamente el seguimiento a los asociados para el cumplimiento de los compromisos adquiridos. La administración brindar acompañamiento a la empresa como tal, apuntar a mejorar la calidad de vida de los usuarios del servicio y de los asociados de las empresas y el desarrollo integral de sus familias, por medio de talleres para el control y prevención vial de la accidentalidad en el municipio; planes y programas sociales, culturales y económicos.

Se prevé que el aporte de conocimiento y talento humano en el municipio posibilitará que la administración pueda acoger la propuesta como un instrumento del desarrollo concebido desde la óptica del bienestar individual y colectivo, y basado en principios como la equidad, la solidaridad y la justicia, con lo cual se marcaría un punto de partida para la reingeniería del modelo tradicional de gestión local se vería afectada positivamente la estructura administrativa en su proyección hacia lo comunitario.

La misma administración, propende por el trabajo coordinado de los asociados de la empresa y la participación de la comunidad, en las decisiones que afecten su proceso de desarrollo y la intervención del municipio; en ambos casos puede aportar elementos de transformación y propuestas así, por ejemplo: a la movilización social y colectiva sobre la importancia y/o conveniencia colectiva del servicio del transporte en los vehículos motocarro; formalización de la actividad de un sin número de familias que ejercen la actividad transportadora; mejoramiento patrimonial de un sinnúmero de familias, que contarán además de un ingreso mensual de dos salarios mínimos legales vigentes en promedio; disminución en los índices de accidentalidad mediante el programa de capacitación en seguridad vial y aspectos básicos de normatividad en tránsito y transporte; etc.

10. CONDICIONES DE SEGURIDAD EXIGIDAS A LAS EMPRESAS A BENEFICIO DE LOS USUARIOS

La administración exigirá a la empresa que todo asociado conductor porte los documentos tanto de él como del vehículo a la orden del día, deberá portar cedula de ciudadanía, licencia de tránsito o tarjeta de propiedad del vehículo, licencia de conducción al servicio público, revisión técnicomecánica y de gases, SOAT y las pólizas R.C.C, R.C.E y A.P.

Unas adecuadas prácticas de conducción y protección de rigor hacen un servicio seguro y confiable. Por estos motivos:

La empresa exigirá al transportador todo lo anterior debidamente actualizado a la orden del día.

Los prestadores del servicio tendrán límites de velocidad autorizada establecidos de manera estricta por la administración municipal.

La empresa deberá registrar al grupo de conductores operadores del servicio como al parque automotor empadronado en la empresa.

Los asociados de las pequeñas y medianas empresas y conductores deben de estar en el sistema general de salud del régimen contributivo.

Por último queremos recalcar que lo que se pretende con la siguiente propuesta es llenar una laguna normativa; simplemente se está supliendo un vacío normativo; con el fin de traer a la vida jurídica una actividad de hecho que se está presentando en el modus operandi de los transportadores en motocarro en los municipios del país a libre destinación del usuario en el ámbito municipal sin rutas, siendo imperante su regulación y control para evitar que se presenten arbitrariedades e irregularidades en su desarrollo y obviamente para proteger al usuario del servicio público, ya que se tendría que cumplir con las medidas de seguridad exigidas por ley.

Bogotá, D.C., 18 de noviembre de 2022

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
Secretario General H. Cámara de Representantes

Por medio del presente documento procedo a radicar ante su despacho proyecto de ley “*por la cual se dictan disposiciones para mejorar la conectividad terrestre de los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª, a través del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos clase motocarros y se dictan otras disposiciones*”

Cordialmente.

<p><i>ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS</i> H. Representante Departamento de Córdoba.</p>	<p>GERMAN ALCIDES BLANCO ALVARES H. Senador de la Republica</p>
<p>CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX H. Representante Departamento de Guainía</p>	<p>ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO H. Senador de la Republica</p>
<p><i>JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO</i> H. Representante Departamento de Cundinamarca</p>	

PROYECTO DE LEY _____ DE 2022 SENADO

“POR LA CUAL SE DICTAN DISPOSICIONES PARA MEJORAR LA CONECTIVIDAD TERRESTRE DE LOS MUNICIPIOS DE CATEGORÍAS 4ª, 5ª Y 6ª, A TRAVÉS DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR DE PASAJEROS Y CARGA EN VEHÍCULOS CLASE MOTOCARROS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA

ARTÍCULO 1º. OBJETO. - La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros y mejorar las condiciones de conectividad en transporte en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª. Así como el de servir de función social en aquellos municipios donde el transporte tradicional no sea efectivo y de difícil acceso.

ARTÍCULO 2º. DEFINICIONES. - Para los efectos de la presente ley se entiende por:

1.1. Motocarro: Vehículo automotor de mínimo tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en el ámbito municipal con capacidad de un conductor más tres (3) pasajeros.

1.2. servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros. Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato de transporte 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 dentro del municipio autorizado a su libre destinación.

1.3. Incremento de la capacidad transportadora. Entiéndase como ingreso de vehículos motocarros al servicio público de transporte.

ARTÍCULO 3º. PRINCIPIOS. El servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, se prestará bajo los principios de eficiencia, seguridad, oportunidad, economía y responsabilidad y bajo el cumplimiento de los criterios básicos de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.

Estos principios servirán de unificación y criterios, así como de servir de función social en aquellos municipios.

ARTICULO 4º - ÁMBITO DE OPERACIÓN. - Las disposiciones contenidas en la presente ley en cuanto al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros

y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros rigen en los municipios de categorías 4^a, 5^a y 6^a.

El servicio se prestará dentro del territorio rural y urbano de la jurisdicción del respectivo municipio. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio y las condiciones geográficas lo requieran, las autoridades de tránsito de dos o más municipios colindantes podrán establecer acuerdos con el fin que se pueda prestar el servicio entre sus jurisdicciones.

PARÁGRAFO 1. Solo en situación de extrema urgencia y/o emergencia se autoriza por medio de la presente ley a los vehículos clase motocarros a prestar un servicio de carácter intermunicipal en razón del cuidado y protección de la vida, integridad, salud física o metal del pasajero, que podrá ir en compañía que funja como su acompañante.

PARAGRAFO 2. La autoridad municipal de 1^a, 2^a y 3^a categoría, podrá autorizar el funcionamiento del servicio regulado en la presente ley, en aquellas zonas donde se establezca que existe un déficit en la capacidad transportadora que puede ser atendido por el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros a libre destinación del usuario.

ARTICULO 5º. AUTORIDADES. - La autoridad competente para autorizar la prestación del servicio en la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros es el alcalde municipal, dicha solicitud deberá realizarse anexando el acto administrativo que habilite a la persona jurídica a operar en el servicio público emitida por la autoridad de tránsito municipal.

La entidad encargada de controlar la prestación del servicio en la modalidad del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros a libre destinación del usuario es la Superintendencia de transporte.

ARTÍCULO 6º. INGRESO DE LOS VEHÍCULOS MOTOCARROS AL PARQUE AUTOMOTOR Y ESTADO DE LOS VEHÍCULOS. - A partir de la promulgación de la presente ley, las autoridades de transporte competentes no podrán autorizar el ingreso de vehículos motocarros por incremento, hasta tanto no se determinen las necesidades de equipo mediante el estudio técnico realizado por el gobierno municipal del respectivo municipio.

El ingreso podrá ser por incremento cuando la vinculación implique un aumento en el número de vehículos en esa modalidad o por reposición cuando la vinculación se realice para sustituir otro vehículo que se encuentre en deterioro de su vida útil. Solo podrán operar una vez hayan sido habilitados y obtenido permiso de conformidad con la presente ley.

El estado de los vehículos motocarros por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos debidamente homologados para ello.

ARTÍCULO 7º. HABILITACIÓN. - Las personas jurídicas de transporte legamente constituidas, interesadas en la operación del servicio deberán solicitar y obtener la habilitación para operar en el servicio, este derecho será intransferible a cualquier título. En consecuencia, los beneficiarios de la misma no podrán celebrar o ejecutar acto alguno, que, de cualquier manera, implique que la actividad transportadora se desarrolle por persona diferente a la que se habilitó.

Parágrafo primero: las empresas y/o personas jurídicas de transporte deberán cumplir con los requisitos en materia de organización, administración, seguridad, capacidad economía y técnica que determine el ministerio de transporte.

ARTICULO 8º. TRAMITE PARA LA HABILITACION. - La habilitación se tramita a la autoridad de tránsito municipal.

El proceso de habilitación no podrá ser superior a noventa (90) días hábiles a partir de la fecha de la solicitud para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre esta.

La habilitación se concederá mediante resolución motivada en la que se especificará como mínimo el nombre, razón social o denominación, domicilio personal, capital pagado, patrimonio líquido, radio de acción y modalidad de la empresa.

ARTICULO 9º. REQUISITOS PARA LA HABILITACIÓN. - Las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros a las que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal, solicitud que deberá ir acompañada por un estudio de oferta y demanda de necesidades del servicio, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos.
2. Certificado de existencia y representación legal, expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles.
3. Descripción de la estructura organizacional de la empresa relacionando la preparación especializada y/o la experiencia laboral del personal administrativo profesional, técnico y tecnológico contratado por la empresa.
4. Relación del equipo de transporte con indicación del nombre y número de cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.
5. Certificación suscrita por el representante legal sobre la implantación de programas de revisión y mantenimiento de los equipos, sistemas de abastecimiento de combustible y los mecanismos de protección de pasajeros y carga.

6. Balance general a la fecha de solicitud firmado por el representante legal certificado por contador público y revisor fiscal si de conformidad con la ley está obligado a tenerlo.
7. Copia de la consignación a favor de la autoridad de transporte competente por el pago de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo primero: las empresas interesadas en la habilitación deberán cumplir con los requisitos que, en materia de organización, administración seguridad, capacidad económica y térmica que determine el ministerio de transporte.

Parágrafo segundo: Las personas naturales propietarias de vehículos automotores motocarro podrán destinar sus vehículos a la prestación del servicio público de transporte terrestre, para lo cual tendrán que afiliarse a una asociación o cooperativa habilitada en esta modalidad.

ARTÍCULO 10°. HOMOLOGACIÓN. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, deberá efectuarse con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 11°. PRESTACIÓN DEL SERVICIO. Las personas jurídicas que cuenten con habilitación vigente dentro de un plazo no superior a tres (3) meses, contados a partir de la fecha de expedición del permiso, deberán iniciar la prestación del servicio por el término de tres (3) años, previa acreditación ante la autoridad competente de la existencia de los vehículos en la cantidad y las demás condiciones de la propuesta.

Las personas jurídicas que no cuenten con habilitación, tendrán un plazo máximo de cuatro (4) meses para obtener habilitación e iniciar la prestación del servicio, contados a partir de la ejecutoria del acto de autorización del permiso.

ARTÍCULO 12°. RENOVACIÓN DEL PERMISO. La persona jurídica deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio, dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento del permiso. Dentro de los cinco días siguientes a que se radique el documento en que el operador manifieste su interés, este hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación local, de lo cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Surtido el trámite anterior, la autoridad competente evaluará la calidad de la prestación del servicio para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana para efectos de adoptar la decisión administrativa correspondiente. En caso de negarse la renovación del permiso, la autoridad competente iniciará de oficio la apertura del concurso público.

ARTÍCULO 13°. PROPIEDAD DE LOS EQUIPOS. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros sólo podrá realizarse por la empresa a través del propietario del equipo para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:

1. Relación del equipo automotor con el que se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.

2. Copia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual exigidas en la presente ley.

Parágrafo: La persona jurídica deberá contar con un registro de cada propietario donde se identifique de forma clara el vehículo o los vehículos automotores motocarros y sus propietarios, dicho registro se relacionará el nombre completo del propietario, su identificación, la placa del vehículo de su propiedad, el inicio de fecha de operación como vehículo de transporte público y el número y compañía de la póliza de responsabilidad civil.

Cualquier persona que cumpla con los requisitos técnicos establecidos por la ley de tránsito podrá manejar un vehículo motocarro que preste servicio público, para lo cual, la persona jurídica deberá contar con un registro de conductores el cual deberá relacionar el nombre completo del conductor, su identificación y la placa del vehículo que conduce.

Los anteriores registros deberán ser actualizados de manera semestral y deberán ser suministrados ante el órgano municipal que otorga el permiso.

ARTÍCULO 14°. COLOR DE LOS EQUIPOS Y TARJETA DE OPERACIÓN. Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte a libre disposición del usuario de forma mixta deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.

Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en los artículos 46 a 53 del Decreto 175 del 2 de febrero de 2001.

ARTÍCULO 15°. CAPACIDAD TRANSPORTADORA. La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación de los servicios autorizados.

La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.

La capacidad transportadora máxima no podrá ser superior a la capacidad mínima incrementada en un veinte por ciento (20%). El parque automotor no podrá exceder los límites de la capacidad transportadora.

El incremento de la capacidad transportadora estará supeditado a la adjudicación de nuevos servicios.

ARTÍCULO 16°. TARJETAS DE OPERACIÓN. - Requisitos para obtener la tarjeta de operación.

1. Solicitud suscrita por el representante legal a la autoridad municipal.
2. Existencia y representación legal, RUT de la empresa y Fotocopia de la cédula del representante legal.
3. Relación del parque automotor.
4. Certificación por el representante legal de los contratos de Administración Vehicular, que no son de propiedad de la empresa.
5. Fotocopias de las licencias de tránsito, SOAT de los vehículos relacionados.
6. Certificación de la revisión técnico mecánica vigente a excepción de los vehículos último modelo, se anexan los respectivos carnets.
7. Certificación de las pólizas R.C.C y R.C.E, de los vehículos relacionados. Anexar caratulas de las pólizas.
8. Fotocopia por el pago del derecho correspondiente a la solicitud de las tarjetas de operación.

ARTÍCULO 17°. SEGUROS. - De conformidad con los Artículos 994 y 1003, del Código de Comercio, las empresas de transporte público terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, deberán tomar con una compañía de seguros autorizada en Colombia las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual que las ampare contra los riesgos inherentes a la actividad transportadora, así:

- i. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:
 - a) Muerte
 - b) Incapacidad permanente
 - c) Incapacidad temporal
 - d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios
 - e) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V por persona.
- ii. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:

- a) Muerte o lesiones a una o más personas
- b) Daños a bienes de terceros.
- c) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 S.M.M.L.V por persona.

Parágrafo primero: Las compañías aseguradoras autorizadas en Colombia que expidan las pólizas referidas para este sector deberán expedir al final del vencimiento de estas las certificaciones correspondiente accidentes, siniestros y reclamos.

Parágrafo segundo: los seguros estipulados en el presente artículo y el contrato de transporte estipulado en el artículo 2 de la presente ley aplicaran también para moto carros que ofrecen el servicio de transporte publico de forma particular sin que su propietario se encuentre asociado a una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros

Parágrafo tercero: Las autoridades de tránsito municipales, distritales o departamentales, se asegurarán del completo cumplimiento y validez de los requisitos establecidos en el presente artículo so pena de aplicar sanciones establecidas en el código nacional de tránsito terrestre.

Parágrafo cuarto: La vigencia de las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual será condición para la operación de los vehículos vinculados legalmente a las empresas autorizadas para la prestación del servicio en esta modalidad.

La compañía de seguros que ampare a la empresa de transporte con relación a los seguros de que trata el presente capítulo, deberá informar a las autoridades competentes la terminación automática del contrato de seguro por mora en el pago de la prima o la revocación unilateral del mismo, dentro de los 30 días hábiles siguientes a la fecha de terminación o de revocación, según el caso.

ARTÍCULO 18°. ACTUACIONES INICIADAS. - Los requerimientos y actuaciones administrativas iniciadas con anterioridad a la expedición de la presente ley, deberán actualizarse a los requerimientos de la presente, continuarán tramitándose y podrán acogerse a las nuevas disposiciones y condiciones de ley.

ARTÍCULO 19°. PROHIBICIÓN. - Ningún vehículo clase motocarro particular o acondicionado de fábrica como tal podrá prestar el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, el acondicionamiento de motocicleta a motocarro deberá efectuarse de acuerdo con las especificaciones y condiciones técnicas de seguridad que establezca el Ministerio de transporte.

ARTÍCULO 20°.- SANCIONES. La sanción correspondiente para esta modalidad de transporte se efectuará de acuerdo y en desarrollo de lo previsto en el Artículo 9, de la Ley 105 de 1993, y en los Artículos 44, 45 y 46 a 50 de la Ley 336 de 1996, en

concordancia con el trámite previsto en los Artículos 45, 46, 50, 51 del Decreto 3366 del 21 de noviembre del 2003, y, la aplicación de la Ley 769 de 2002, Art 131 modificada por la Ley 1383 de 2010, Art 21. Además, a la empresa y/o persona jurídica de transporte que se compruebe estar operando en el servicio no autorizado es causal de sanción dos (2) años donde no podrá solicitar habilitación o permiso.

ARTICULO 21°. CREESE EL ARTICULO 96A LA LEY 769 DE 2002. Podrán circular por el territorio nacional vehículos motorizados, automotores o “motocarros” que presenten servicio público y que cumplan con los siguientes requisitos:

- a. Licencia de tránsito.
- b. Seguro obligatorio de accidentes de tránsito vigente.
- c. Revisión técnico mecánica vigente.
- d. Contar con las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual a las que se refiere el artículo 11 de la presente ley.
- e. Estar afiliado a una asociación o cooperativa habilitada para la prestación de esta modalidad de servicio.

PARÁGRAFO PRIMERO: los anteriores requisitos aplicaran también para moto carros que ofrecen el servicio de transporte publico de forma particular sin que su propietario se encuentre asociado a una empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, y su sanción será la dispuesta en los numerales 2, 5 y 7 del artículo 122 de la presente ley.

PARÁGRAFO SEGUNDO: En los casos que el conductor del “motocarro” que preste servicio de transporte particular no figure como propietario de este, se le aplicará al primero además las sanciones contempladas en el anterior párrafo, la prevista en el numeral 4 del artículo 122 de la presente ley.

ARTÍCULO 22°. VIGENCIA. - La presente ley rige a partir del día siguiente al de su firma y promulgación y publicación en la gaceta respectiva y deroga todas las disposiciones anteriores contrarias a esta. En especial las disposiciones contrarias estipuladas en el Decreto 4125/08, recopilado en el Decreto 1079/15, en los artículos 2.2.1.5.10.1. al 2.2.1.5.10.3.2., en la ley 1843 de 2018 y en la ley 2161 de 2021.

De los H. Congresistas

Cordialmente.

<p><i>ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS</i> H. Representante Departamento de Córdoba.</p>	<p>GERMAN ALCIDES BLANCO ALVARES H. Senador de la Republica</p>
<p>CARLOS ALBERTO CUENCA CHAUX H. Representante Departamento de Guainía</p>	<p>ALEJANDRO CARLOS CHACÓN CAMARGO H. Senador de la Republica</p>
<p><i>JULIO ROBERTO SALAZAR PERDOMO</i> H. Representante Departamento de Cundinamarca</p>	