



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRESA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 954

Bogotá, D. C., viernes, 28 de julio de 2023

EDICIÓN DE 22 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE SUBCOMISIÓN

INFORME DE LA SUBCOMISIÓN CREADA PARA EL ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 224 DE 2021 CÁMARA

por medio del cual se establecen lineamientos para la continuidad del Talento Humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel.

Bogotá, D. C., 21 de julio de 2023.

Honorable Representante

ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS

Presidente

CÁMARA DE REPRESENTANTES

Ciudad

Asunto: Informe de la Subcomisión creada para el análisis del Proyecto de Ley número 224 de 2021 Cámara, por medio del cual se establecen lineamientos para la continuidad del Talento Humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel.

Respetado (a) señor presidente:

Atendiendo al Oficio SG.2.0468 de 2023, mediante el cual se crea por encargo de la Mesa Directiva de la Honorable Cámara de Representantes la subcomisión para segundo debate al Proyecto de Ley número 224 de 2021, nos permitimos presentar informe del **Proyecto de ley número 224 de 2021 Cámara**, por medio del cual se establecen lineamientos para la continuidad del Talento Humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel.

Contenido:

1. Introducción
2. Antecedentes
3. Resumen reuniones Subcomisión
4. Conceptos entidades

5. Conclusión y recomendaciones

1. INTRODUCCIÓN

La Subcomisión tenía como objetivo la discusión del articulado del **Proyecto de ley número 224 de 2021 Cámara**, por medio del cual se establecen lineamientos para la continuidad del Talento Humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel, debido a que en la plenaria surgió la necesidad de profundizar respecto a varios aspectos, los cuales se enuncian a continuación:

1. El último concepto del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), refería concepto no favorable para el **Proyecto de ley número 224 de 2021**, por lo cual se hace necesario actualizar el concepto por parte de dicha entidad, con el objeto de disponer de argumentos técnicos y jurídicos respecto a la vinculación de los trabajadores de las EAS.

2. Claridad respecto al tipo de vinculación laboral implementado, así como las disposiciones a la luz del Código Sustantivo del Trabajo.

3. Análisis fiscal del Proyecto de Ley número 224-2021.

4. Nuevo contexto político y jurídico del Proyecto de ley, a la luz del Plan Nacional de Desarrollo, teniendo en cuenta las bases, el Acuerdo firmado con SINTRACIHOBÍ, ICBF, Ministerio de Hacienda y Departamento Administrativo de la Función Pública.

2. ANTECEDENTES

Este proyecto se presentó ante el Congreso de la República el 11 de agosto de 2021, el cual se tramitó por la Comisión VII, cuyos autores fueron los Representantes Arley Murillo, Faber Muñoz, Henry Correal, Jorge Benedetti. Posteriormente, se publicó en la gaceta 1082 de 2021 y cursó primer debate el 20 y 26 de octubre de 2021, donde fue aprobado en Comisión Séptima.

Conforme lo anterior, se agendó para segundo debate en Cámara en la plenaria realizada el día 29 de marzo de 2023, instancia ante la cual se solicitó la creación de

la subcomisión accidental con el objeto de estudiar y analizar la ponencia para segundo debate, conforme los temas enunciados en el punto anterior. En consecuencia, mediante oficio S.G. 20468 de 2023 del 13 de abril de 2023, se comunicó la designación a los honorables Representantes: José Octavio Cardona, Ana Rogelia Monsalve, Orlando Castillo Advíncula, Martha Alfonso Jurado, Mary Anne Perdomo Gutiérrez, Jaime Raúl Salamanca Torres.

Una vez creada la Subcomisión Accidental, mediante comunicación remitida a los correos electrónicos de los Honorables Representantes, se convocó a la instalación de la subcomisión el jueves 11 de mayo de 2023, a las 8:00 a. m., en el salón Amarillo, del Congreso de la República, espacio al cual asistieron: honorable Representante Jaime Raúl Salamanca, honorable Representante Martha Lizbeth Alfonso y miembros de UTL de los congresistas Germán Gómez, Ana Rogelia Monsalve y Orlando Castillo.

Igualmente, se convocó a las siguientes entidades: Departamento Administrativo de la Función Pública, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, Ministerio del Trabajo y Ministerio de Hacienda. Esta última entidad se excusó, teniendo en cuenta que el directivo delegado se encontraba en periodo de vacaciones.

En esta jornada se socializó el objeto del proyecto, el cual cita: *“La presente Ley tiene por objeto establecer los lineamientos para que el talento humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel; permanezca y garanticen un servicio con calidad, pertinente e integral que beneficie a las niñas y a los niños de dichas modalidades”* y se propuso una discusión bajo la guía de tres preguntas:

1. ¿Cómo garantizar la vinculación de todo el talento humano de los programas de atención integral a la primera infancia, que sean financiados con recursos públicos de cualquier nivel?

2. ¿Riñen disposiciones legales Empleo Público vs. Empleo Privado?

3. ¿Es la Reforma Laboral una oportunidad para discutir estas preocupaciones?

Posteriormente, se recibieron los conceptos por parte de: Departamento Administrativo de la Función Pública, Ministerio del Trabajo, Instituto Colombiano de Bienestar Familiar y Ministerio de Hacienda, los cuales fueron remitidos a los honorables Representantes conformantes de la comisión.

Por último, se realizó reunión en modalidad virtual el 13 de junio de 2023, a las 7:00 p.m., donde los Honorables Congresistas expusieron su análisis y recomendación de archivo del Proyecto de Ley número 224 de 2021.

3. RESUMEN REUNIONES SUBCOMISIÓN

Sesión 11 de mayo de 2023

Los Congresistas y UTL asistentes realizaron varias intervenciones, las cuales estuvieron encaminadas a comprender los aspectos centrales del articulado, cuya discusión se centró en un análisis e incidencia del Proyecto de ley en las funciones y atribuciones del ICBF, así como los aportes de Ministerio de Trabajo y Departamento Administrativo de la Función Pública. Fue claro para todos los asistentes la importancia de contar con los conceptos por parte de las entidades, con el objeto de tener claridad respecto a los asuntos discutidos, estableciendo el compromiso de envío en el menor tiempo posible, contando con la respuesta oportuna por parte de las entidades.

Teniendo en cuenta lo anterior, las entidades se comprometieron con la entrega oficial de los conceptos para el respectivo análisis y toma de decisiones frente al curso legislativo del Proyecto de ley.

Sesión 13 de junio de 2023

Previo a la sesión convocada para el día 13 de junio de 2023, el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), el Ministerio del Trabajo, el Departamento Administrativo de la Función Pública, el Ministerio de Hacienda allegaron los conceptos técnicos solicitados, los cuales se resumirán en el próximo punto, haciendo entrega vía correo electrónico a los honorables Representantes conformantes de la comisión para su lectura y análisis.

Posterior convocatoria, se desarrolló el encuentro en modalidad virtual el día 13 de junio de 2023, donde los Representantes a la Cámara y sus apoyos de Unidad de Trabajo Legislativo, quienes manifestaron:

- Teniendo en cuenta los debates que faltan por cursar, así como los Proyectos de ley en debate en la plenaria de Cámara, no se considera viable el agendamiento del Proyecto de ley número 224 de 2021, en lo que resta de la legislatura.

- Conforme el análisis de los conceptos emitidos por las entidades, puntualmente el emitido por el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF), los asistentes a la reunión recomiendan que el Proyecto de Ley número 224 de 2021 se archive, dado que, según lo expuesto en el punto anterior, no es viable el agendamiento siendo claro en los conceptos institucionales la no continuidad de trámite de este proyecto de ley.

4. CONCEPTOS ENTIDADES

a) Resumen del Concepto Ministerio del Trabajo

Se debe indicar que técnicamente hay una gran diferencia en la forma de vinculación en el Desarrollo Integral en la Primera Infancia, pues se pretende aplicar en cierta medida normas laborales del sector público en el sector privado, razón por la cual, se debe adecuar la estrategia técnica y jurídica del talento humano desde la óptica privada o en su defecto modificar la operación como tal del Desarrollo Integral en la Primera Infancia.

Por otro lado, se debe analizar, también, el impacto fiscal en lo relativo al costo y gasto, de las evaluaciones de desempeño que se realizarán a los integrantes del talento humano de Desarrollo Integral en la Primera Infancia, pues el que en principio asumiría este gasto sería el Instituto Colombiano de Bienestar Familiar. De igual forma, sería una carga administrativa y de personal, la cual, se desconoce si pudiese asumirla dicha entidad.

Los trabajadores de las Entidades Administradoras del Servicio no son catalogados como servidores públicos, razón por la cual se debe replantear la estructura y contenido del presente proyecto de ley, lo que conlleva a inferir que este no es conveniente desde la óptica técnica jurídica.

b) Resumen Concepto Departamento Administrativo de la Función Pública

Es importante señalar que los temas que desarrolla la iniciativa Legislativa se relacionan con las funciones del Instituto Colombiano de Bienestar Familiar, del Ministerio del Trabajo y de la Agencia Nacional de Contratación Colombia Compra Eficiente, por lo que se considera pertinente contar con sus consideraciones y observaciones al proyecto de ley.

Ahora bien, una vez revisado el articulado del proyecto de ley objeto de estudio se evidencia que la iniciativa legislativa busca establecer los lineamientos para que el talento humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades,

que se financien con recursos públicos de cualquier nivel, permanezca y garanticen un servicio con calidad, pertinente e integral que beneficie a las niñas y a los niños de dichas modalidades.

El proyecto de ley en comento está compuesto por seis (6) artículos:

1°. Objeto,

2°. Instituye el derecho de preferencia para la renovación de contratos de talento humano, al personal que se encontraba prestando directamente el servicio de atención integral a los niños y niñas beneficiarios de estos.

3°. Establece la realización de evaluaciones periódicas de desempeño del talento humano, 4°. Instaura la excepción a la aplicación del derecho preferente,

5°. Consagra los componentes y rangos de la evaluación del desempeño del talento humano y

6°. Vigencia.

De lo anterior, y como quiera que de conformidad con lo previsto en el Decreto 430 de 20161, a este Departamento Administrativo le compete formular, implementar, hacer seguimiento y evaluar las políticas de desarrollo administrativo de la función pública, el empleo público, la gestión del talento humano en las entidades estatales, la gerencia pública, el desempeño de las funciones públicas por los particulares, la organización administrativa del Estado, la planeación y la gestión, el control interno, la participación ciudadana, la transparencia en la gestión pública y el servicio al ciudadano, propiciando la materialización de los principios orientadores de la función administrativa, por lo que no se considera procedente efectuar ningún pronunciamiento en relación con los artículos del proyecto de ley objeto de su solicitud.

c) Resumen Concepto Instituto Colombiano de Bienestar Familiar (ICBF)

Teniendo en cuenta el objeto del proyecto de ley es preciso mencionar que el ordenamiento jurídico colombiano frente la regulación de los contratos laborales establece dos tipos de regímenes, dependiendo de la naturaleza jurídica de la entidad contratante, la cual puede circunscribirse al sector público o al sector privado.

En ese orden de ideas, frente al sector público, el artículo 123 de la Constitución Política establece que los miembros de las corporaciones públicas, los empleados y trabajadores del Estado y de sus entidades descentralizadas territorialmente y por servicios son considerados servidores públicos, en esa misma línea, el artículo 125 señala que: “Los empleos en los órganos y entidades del Estado son de carrera. Se exceptúan los de elección popular, los de libre nombramiento y remoción, los de trabajadores oficiales y los demás que determine la ley”.

Ahora bien, frente al sector privado, es preciso mencionar que este se rige por un acuerdo de voluntades entre dos o más personas naturales o jurídicas, distintas al Estado y cuya regulación se encuentra en el Código Sustantivo del Trabajo, la cual establece los parámetros de las relaciones de derecho laboral individual del trabajo de carácter particular, tal y como se señala en el artículo 3.

En conclusión:

- Los lineamientos técnicos, manuales operativos y contratos de apoyo que usa el ICBF para la contratación de las EAS para la atención a la primera infancia ya incluyen disposiciones relacionadas con la idoneidad del talento humano y su estabilidad.

- La iniciativa legislativa confunde los principios jurídicos y constitucionales aplicables a las diferentes vinculaciones laborales, en tanto atribuye elementos jurídicos de la carrera administrativa y el servicio público a un régimen de contratación privada.

- El talento humano vinculado a las Entidades Administradoras del Servicio (EAS) para la ejecución y cumplimiento contractual no es considerado como servidores públicos, de acuerdo con lo establecido en los artículos 123 y 125 de la Constitución Política, razón por la cual no se encuentran dentro de la estructura de la función pública del ICBF y, por tanto, dicha entidad no puede regularla mediante los manuales operativos.

- Se insiste que las denominadas “*evaluaciones del desempeño del talento humano*”, así como el denominado “*derecho preferente*” asemejado a la estabilidad laboral reforzada son del resorte exclusivo de los servidores públicos y no aplica para aquellos trabajadores que están regidos bajo los lineamientos del Código Sustantivo del Trabajo.

5. CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIONES

Se recomienda el estudio del concepto del ICBF, pues la entidad plantea que la iniciativa legislativa aborda principios jurídicos y constitucionales aplicables a las diferentes vinculaciones laborales, en tanto atribuye elementos jurídicos de la carrera administrativa y el servicio público a un régimen de contratación privada, ante lo cual, se considera pertinente que se revise a profundidad este aspecto en el caso de que la iniciativa legislativa vuelva a ser radicada.

Cordialmente,



MARTHA LISBETH ALFONSO
Representante a la Cámara por el Tolima
Ponente PL 224 de 2021



GERMÁN JOSÉ GÓMEZ LÓPEZ
Representante a la Cámara por Atlántico
Ponente PL 224 de 2021

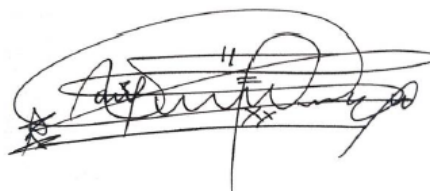
JOSÉ OCTAVIO CARDONA
Representante a la Cámara por Caldas



ANA ROGELIA MONSALVE
Circunscripción Nacional Especial Afrodescendientes

ORLANDO CASTILLO ADVÍNCULA
Circ. Trans. Esp. de Paz (CITREP)

MARY ANNE PERDOMO GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara por Santander



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 286 DE 2022 CÁMARA

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.

Bogotá, D. C., julio de 2023.

Secretaría Comisión Sexta Cámara de Representantes

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

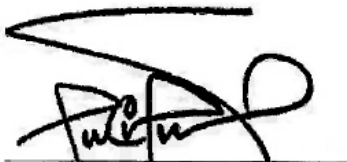
Secretario

Asunto: Informe de ponencia segundo debate para plenaria de la Cámara de Representantes al Proyecto de Ley número 286 de 2022 Cámara

Respetado Presidente:

En los términos de los artículos 150, 153 y 169 de la Ley 5ª de 1992, y en cumplimiento de la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión sexta de la Cámara de Representantes, nos permitimos presentar **informe de ponencia positiva para segundo debate en plenaria del Proyecto de Ley número 286 de 2022 Cámara**, 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



LUIS CARLOS OCHOA
H. R. Departamento de Antioquia
Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE EN PLENARIA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 286 DE 2022 CÁMARA

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.

Por medio del presente escrito se procede a sustentar ponencia positiva para segundo debate del proyecto de ley 286 de 2022 para la plenaria de la Cámara de Representantes.

1. OBJETIVOS

1.1. Objetivo General

El presente Proyecto de ley tiene como objeto reglamentar la prestación del servicio público de transporte en motocarro mediante operadores y a su vez la regulación de la prestación por parte de estos para que dicho servicio se preste de manera eficiente, segura, ágil, oportuna, económica y amigable con el medio ambiente, bajo los principios básicos rectores del transporte y principios fundamentales, de la libre empresa, la libre

competencia, de la iniciativa privada, la función social, el fortalecimiento de las organizaciones solidarias de transporte, la seguridad de los usuarios, de la libertad de acceso, y libre circulación, de modo que, se garanticen diferentes derechos fundamentales como el del trabajo, la educación entre otros.

1.2. Objetivos Específicos

1.2.1. Aprobar el Proyecto de Ley número 286 de 2022 Cámara, 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.

1.2.2. Legislar en materia de conectividad terrestre con el ánimo de 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.

1.2.3. Servir como mecanismo legislativo de función social en aquellos municipios donde el transporte tradicional no sea efectivo y de difícil acceso.

1.2.4. Mejorar la calidad del empleo de los transportadores de esta modalidad, siendo un programa de desarrollo alternativo hacia un empleo digno.

1.2.5. 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.

1.2.6. Generar 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.

2. TRÁMITE LEGISLATIVO

El Proyecto de Ley número 286 de 2021 Cámara, 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. Fue radicado el dieciocho (18) de noviembre de 2022 en la Secretaría General de la Honorable Cámara de Representantes por parte de los Honorables Senadores Germán Alcides Blanco Álvarez, Alejandro Carlos Chacón Camargo y de los Honorables Representantes Andrés David Calle Aguas, Luis Carlos Ochoa Tobón, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Julián Peinado Ramírez, Carlos Alberto Cuenca Chame, Julio Roberto Salazar Perdomo, John Jairo González Agudelo, Juan Pablo Salazar Rivera, Haiver Rincón Gutiérrez y Juan Carlos Vargas Soler.

El día veinticinco (25) de noviembre de 2022 fui informado y designado como ponente de la iniciativa legislativa para rendir ponencia en primer debate en la Comisión Sexta de la Honorable Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia, yo, el honorable Representante Luis Carlos Ochoa.

El día 16 de mayo de 2023 se dio primer debate al Proyecto de Ley número 286 de 2022 en la cual se aprobó el mismo, además, se realizaron por parte de los Representantes a la Cámara de la comisión sexta, proposiciones y se dejaron constancias al texto que

fueron incluidas en el texto presentado para segundo debate y aquí expuesto.

3. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

3.1 Introducción

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 y demanda insatisfecha para determinar la oferta del mismo la cual debe ser atendida por las diferentes modalidades de servicio público de transporte.

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

No obstante, como servicio público, no solo los beneficios se ven reflejados en la dinamización del mercado, existe un compromiso social del transporte público que permite el 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, la elección por una 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 los municipios son precarias dentro del casco urbano y aún más 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 alternativos como el transporte en motocarro, que realizan tiempos de viajes más cortos a costos más bajos.

Esta modalidad de transporte consiste en motocicletas que se adecuan con una cabina para el transporte de pasajeros, pero la legislación sobre esta modalidad de transporte no es clara tanto para los ciudadanos como para las alcaldías municipales, por lo cual se presentan inmovilizaciones de estos vehículos, en tanto es fundamental dotar a los gobiernos municipales de instrumentos que permita el control de este servicio.

El transporte público terrestre automotor de pasajeros 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, lo cual contribuye a la mejora de la logística operativa del sistema y por ende a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

De acuerdo con lo anotado, se hace evidente la necesidad de conocer y establecer las causas que generan el surgimiento de estos servicios en la modalidad de motocarro para sustentar la necesidad de este proyecto de ley, los cuales se muestran a continuación:

a) Altos índices de pobreza y desempleo en los municipios.

- b) Ineficiencia del transporte público de pasajeros.
- c) Alta rentabilidad del negocio.
- d) Fácil acceso a este mercado.

De acuerdo con lo presentado se hacen necesarias las disposiciones contenidas en el presente Proyecto de ley las cuales pretenden la organización y reglamentación que permita 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, lo anterior de acuerdo con la necesidad del servicio en los municipios de 5ª y 6ª categoría.

3.2 Importancia para la movilidad en los municipios

Los motocarros usados para la prestación del servicio público de transporte 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 tiene la capacidad suficiente con respecto al aumento de los habitantes en las cabeceras municipales, además, las administraciones municipales, no cuentan con las herramientas técnicas y jurídicas para la autorización del servicio, por lo que es indispensable dotar de herramientas jurídicas a los 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 los 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 mismos. 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.

3.3 Beneficios de la reglamentación del sistema de transporte en la modalidad de los motocarros

3.3.1 Beneficios para el municipio

Los beneficios se enmarcan 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. La reglamentación del uso del transporte de la modalidad de los motocarros 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.

3.3.2 Beneficios para el usuario del transporte de los motocarros

3.3.2.1 Bajo costo de las tarifas: La modalidad de transporte en motocarro que se propone, presta servicios de transporte de pasajeros puerta a puerta, por un costo que se ubica por debajo del valor del sistema de transporte regular, por ejemplo, un motocarro de servicio público ofrece el servicio por más de 20 cuadras y su costo es de \$2.000 pesos, mientras que el servicio regular puede ascender a los \$5.000 pesos en la misma distancia.

3.3.2.2 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.

3.3.2.3 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.

3.3.3 Beneficios para el propietario del vehículo

3.3.3.1 Economía en el mantenimiento: El motocarro en promedio utiliza cuatro (4) veces menos combustible 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. Así mismo, los repuestos requeridos para esta clase de vehículos son más asequibles.

3.3.3.2 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.

3.3.4 Beneficios para el transporte organizado

3.3.4.1 Fortalecimiento de la organización empresarial: Crea nuevos espacios y estrategias, para el complemento de la calidad del servicio.

3.3.4.2 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.

3.3.4.3 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.

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

3.3.4.5 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.

3.4 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 al día, deberá portar cédula de ciudadanía, licencia de tránsito o tarjeta de propiedad del vehículo, licencia de conducción al servicio público, revisión tecnomecánica 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, es necesario recalcar que lo que se pretende con la siguiente propuesta es suplir 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 por ende para proteger al usuario del servicio público, ya que se tendría que cumplir con las medidas de seguridad exigidas por ley.

4. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA

4.1. Normatividad Vigente

El Ministerio de Transporte, a través del Decreto 4125 de 2008, incluido en el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, Decreto 1079 de 2015, en su sección 10 estableció los requisitos para la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto y de carga en vehículos clase motocarro los cuales deben estar respectivamente homologados ante el Ministerio de acuerdo con la resolución 2181 del 2009, la cual determinó las características y diferentes especificaciones técnicas requeridas para este tipo de vehículos.

A través del decreto en mención diferentes municipios adoptaron esta regulación para el uso de este servicio público, pero, de acuerdo al mismo, su ámbito de aplicación solo abarca a los municipios del territorio nacional con una población inferior a 50.000 habitantes, lo cual dejó por fuera a municipios que tienen un alto uso de estos vehículos, por lo cual las alcaldías municipales como autoridades de transporte no pueden hacer uso de este instrumento para la autorización y por ende la regulación de esta modalidad de transporte.

Además, el decreto no da plenas facultades de regulación a las autoridades locales de transporte, en este caso los alcaldes, por lo cual los mismos desconocen su margen de maniobra frente a su capacidad regulatoria, a pesar de ser autoridades de tránsito como se establece en el artículo 3º del Código de Tránsito.

4.2. Constitucional

De conformidad con los artículos 24 y 100 de la Constitución Política de Colombia, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Artículo 24. *Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.*

Solo por razones en donde prevalezca el interés general sobre el particular el Gobierno nacional podrá prohibir, limitar o condicionar la infraestructura del transporte terrestre, así mismo, en el caso de conflicto o de insuficiencia en la infraestructura mencionada el Estado priorizará el servicio colectivo sobre el particular.

Conforme al artículo citado, de allí se desprende mucho más que la sola facultad de poder circular libremente por el territorio nacional, pues de esta libertad se desprende la obligación del Estado de garantizar el acceso de la población a un sistema de transporte público que asegure esa libre circulación en igualdad de condiciones, pues, sin este, difícilmente una persona será productiva para la sociedad, contrariando el artículo 25 de la Carta.

Artículo 25. *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.*

La Constitución también garantiza el derecho de la asociación y la iniciativa privada dentro de los límites del bien común, lo cual se garantiza a través del presente Proyecto de ley.

Artículo 333. *La actividad económica y la iniciativa privada son libres, dentro de los límites del bien común. Para su ejercicio nadie podrá exigir permisos previos ni requisitos, sin autorización de la ley.*

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 la ley, impedirá que se obstruya o se restrinja la libertad económica y evitará o controlará cualquier abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado nacional.

La ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exijan el interés social, el ambiente y el patrimonio cultural de la Nación.

Por lo tanto, y en concordancia con los artículos 38 y 57 de la Constitución Política, en cumplimiento de las condiciones expuestas en el articulado para la habilitación de personas jurídicas que quieran prestar el servicio público de transporte clase motocarro se garantizará el derecho a la libre asociación.

Artículo 38. *Se garantiza el derecho de libre asociación para el desarrollo de las distintas actividades que las personas realizan en sociedad.*

Artículo 57. *La ley podrá establecer los estímulos y los medios para que los trabajadores participen en la gestión de las empresas.*

4.3. Legal

En concordancia con el Estatuto General de Transporte Ley 336 de 1996, se establece en su artículo 2º, la prioridad de la seguridad y la protección de los usuarios en la actividad del Sector y del Sistema de Transporte, así mismo, en su artículo 3º establece la obligación de las autoridades competentes con respecto a la exigencia y verificación de adecuadas condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizar a la población la eficiente prestación del servicio básico.

En el capítulo segundo del Estatuto mencionado se establece como uno de sus principios la especial protección del Estado sobre el transporte, sin perjuicio de que su prestación pueda ser encomendada a particulares.

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.*

Por ende, a pesar de que la prestación del servicio esté a cargo de particulares, existirá prelación del interés general sobre el particular, en cuestiones como la garantía de la prestación del servicio y protección al usuario.

Posteriormente el Estatuto expone el proceso de creación y funcionamiento de las empresas de transporte público, donde el artículo 11 dispone lo siguiente:

Artículo 11. *Las empresas interesadas en prestar el servicio público de transporte o constituidas para tal fin deberán solicitar y obtener Habilitación para operar.*

La Habilitación, para efectos de esta ley, es la autorización expedida por la autoridad competente en cada Modo de transporte para la prestación del servicio público de transporte.

El Gobierno nacional fijará las condiciones para el otorgamiento de la Habilitación, en materia de organización y capacidad económica y técnica, igualmente, señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como estados financieros debidamente certificados, demostración de la existencia del capital suscrito y pagado, y patrimonio bruto, comprobación del origen del capital, aportado por los socios, propietarios o accionistas, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio.

Como se observa, el presente proyecto de ley se encamina a reglamentar las condiciones de habilitación de las personas jurídicas interesadas en prestar el servicio público de transporte a través de la modalidad de motocarro, condición necesaria para su puesta en marcha. Adicional a ello, se alinea con el artículo 37 de la Ley 769 de 2002 Código Nacional de Tránsito, donde se establece el registro inicial requerido para los vehículos ante los organismos de tránsito.

Artículo 37. Registro inicial. *El registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.*

El artículo 2º *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.

Además, el Código de Tránsito determina en su artículo 3º las autoridades de tránsito, en las cuales se encuentran gobernadores y alcaldes.

Artículo 3º. Autoridades de tránsito. *Para los efectos de la presente ley entiéndase que son autoridades de tránsito, en su orden, las siguientes:*

- El Ministro de Transporte.
- Los Gobernadores y los Alcaldes.
- Los organismos de tránsito de carácter departamental, municipal o Distrital.
- La Policía Nacional a través de la Dirección de Tránsito y Transporte.
- Los Inspectores de Policía, los Inspectores de Tránsito, Corregidores o quien haga sus veces en cada ente territorial.
- La Superintendencia General de Puertos y Transporte.
- Las Fuerzas Militares para cumplir exclusivamente lo dispuesto en el parágrafo 5º de este artículo.
- Los Agentes de Tránsito y Transporte.

Por lo tanto, es necesaria la asignación de las competencias e instrumentos a los alcaldes municipales, para que, de acuerdo a la situación particular de cada municipio con respecto al uso de los motocarros para transporte de pasajeros, se regule la actividad en concordancia con el presente proyecto de ley.

Según la Ley 105 de 1993, “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, los principios del transporte público garantizan que los ciudadanos puedan transportarse a través de medio y modo que escojan, garantizando su seguridad, calidad y condiciones de acceso, el cual es uno de los principales objetivos de este proyecto de ley.

Así mismo, en el apartado 4 y 6 del artículo 3º, se reconoce dentro de los principios antes mencionados, que todas las personas ya sea de manera directa o indirecta o través de organizaciones sociales pueden colaborar con las autoridades de tránsito, así como también con los entes y organismos de control, ya sea a través de sugerencias y/o reclamos, como también mediante la constitución de empresas o asociaciones de transporte debidamente habilitadas.

4.4. Jurisprudencial

En la sentencia C-885 de 2010 en el apartado de Consideraciones y Fundamentos señala lo siguiente:

La jurisprudencia constitucional ha señalado que la libertad de locomoción, derecho reconocido a todo colombiano por el artículo 24 de la Carta Política, comprende por lo menos en su sentido más elemental, la posibilidad de transitar o desplazarse de un lugar a otro dentro del territorio del propio país, especialmente si se trata de las vías y los espacios públicos. Es un derecho constitucional que, como el derecho a la vida, tiene una especial importancia significativa, en tanto que es un presupuesto para el ejercicio de otros derechos y garantías, como, por ejemplo, el derecho a la educación, al trabajo o a la salud¹.

Se evidencia que la Corte Constitucional reconoce que el transporte público es indispensable para ejercer la libertad de locomoción, por lo tanto, la carencia o la prestación irregular del servicio de transporte amenaza la garantía de otros derechos, como ya lo reconoce la sentencia T-604 de 1992.

El transporte en calles y carreteras mediante los diferentes vehículos que permiten el tránsito terrestre son una de las formas conducentes para asegurar el goce efectivo de la libertad de locomoción. Pero se trata de formas de transporte que también generan riesgos para la vida y la integridad de las personas, que demandan un control del Estado. El poder de regulación del transporte no solo busca asegurar que en efecto las personas puedan desplazarse, busca también que este se dé en condiciones de seguridad, sin tener que exponer la vida y la integridad personal a riesgos más allá de lo razonable. Es decir, usar vehículos terrestres para el desplazamiento humano, supone generar o asumir riesgos significativos, incluso de muerte. El Estado, al asegurar las condiciones de seguridad y remover los obstáculos que impidan minimizar la probabilidad de que dichos

riesgos tengan lugar, protege los derechos cardinales a la vida y a la integridad personal, presupuestos de toda libertad.

De acuerdo con lo anterior, es indispensable la regulación de medios de transporte que pueden considerar un riesgo para la población que hace uso del mismo, y aún más cuando este medio es usado ampliamente por la población en diversas regiones del país, evidenciando además las dificultades y carencias de los sistemas de transporte convencionales.

“El fenómeno de la ciudad –su tamaño y distribución– hace del transporte público urbano un medio indispensable para ciertos estratos de la sociedad, en particular aquellos que viven en las zonas marginales y carecen de otra forma de movilización. De la capacidad efectiva de superar distancias puede depender la estabilidad del trabajo, el acceso y la permanencia en el sistema educativo, el ejercicio de la iniciativa privada y, en general, el libre desarrollo de la personalidad”².

En la sentencia T-708 de 2015 se reafirma la Corte en su posición de reconocer la dependencia de derechos constitucionales con respecto al servicio público de transporte.

En consecuencia, este Tribunal ha colegido que el servicio de transporte público es necesario para el ejercicio de la libertad de locomoción y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de moverse, en especial, para aquellos sectores marginados de la población urbana que no cuentan con otras alternativas de transporte. Así las cosas, es deber del Estado adoptar todas las medidas a su alcance para garantizar de manera progresiva el acceso al servicio a todos los usuarios y, en especial, a los sujetos de especial protección constitucional como son las personas en condición de discapacidad.

Y reitera una vez más el deber de las autoridades públicas en la promoción de las condiciones para que la prestación de este servicio sea efectiva.

5. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual el autor del proyecto y los ponentes presentan en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describe las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo con el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992. 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.

Por lo anterior, 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 5ª de 1992 quedará así: (...)

- 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.

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

¹ En la sentencia T-150 de 1995 (M. P. Alejandro Martínez Caballero), por ejemplo, la Sala de Revisión consideró que: “[el] legítimo ejercicio del derecho a la circulación se constituye en un presupuesto para el ejercicio de otros derechos constitucionales, cuyo desarrollo supone el reconocimiento a un derecho de movimiento que garantiza la independencia física del individuo”.

² Sentencia T-604 de 1992 Magistrado Ponente doctor Eduardo Cifuentes Muñoz.

- *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:

- *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.*

- *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.*

- *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.*

- *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.*

- *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.

- *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 (...).”*

De lo anterior y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación del Proyecto de ley 286 de 2022 que no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte del honorable Congresista, 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. En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés.

En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos, pudiendo manifestar cuando considere que está inmerso en impedimento durante el trámite legislativo del proyecto de ley.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

En el cuadro relacionado a continuación, se incluyeron las proposiciones realizadas por los Representantes a la Cámara en el primer debate del proyecto realizado el día 16 de mayo de 2023, teniendo en cuenta, además, las constancias acordadas durante la sesión.

Además, se incluyeron las recomendaciones realizadas por la Federación Nacional de Transportes de Motocarros quienes han acompañado el proceso de construcción del presente proyecto de ley, junto con los comentarios realizados por la Asociación Nacional de Transportadores del Quindío Asotraquindío.

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2º DEBATE PLENARIA
<p>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 municipal no opere y en zonas de difícil acceso.</p>	<p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor <u>mixto</u> de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros y para mejorar las condiciones de conectividad en transporte en los municipios de categorías 4ª, 5ª, y 6ª, así como la de servir de función social en aquellos municipios donde el transporte municipal no opere y en zonas de difícil acceso.</p>
<p>Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la presente ley se entiende por:</p> <p>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.</p> <p>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, debidamente habilitada y autorizada por la autoridad competente para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga dentro del municipio autorizado a libre destinación del usuario.</p> <p>Incremento de la capacidad transportadora. Entiéndase como ingreso de vehículos motocarros al servicio público de transporte.</p>	<p>Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la presente ley se entiende por:</p> <p>Motocarro: Vehículo automotor de mínimo tres ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte <u>mixto</u> de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en el ámbito municipal con capacidad de un conductor, más dos (2) tres (3) pasajeros o 770 kilogramos.</p> <p>Servicio público de transporte terrestre automotor <u>mixto en vehículo motocarro de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros.</u> Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada por la autoridad competente para su traslado simultáneo con el de bienes o carga el traslado de personas o carga, dentro del municipio autorizado a libre destinación del usuario, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente.</p> <p>Incremento de la capacidad transportadora. Entiéndase como ingreso de vehículos motocarros al servicio público de transporte.</p>

<p align="center">ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE</p>	<p align="center">ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA</p>
<p>Artículo 3°. 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, responsabilidad y bajo el cumplimiento de los criterios básicos de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.</p> <p>Estos principios servirán de unificación y criterios, así como de servir de función social en aquellos municipios.</p>	<p>Artículo 3°. 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.</p> <p>Estos principios servirán de unificación y criterios, así como de servir de función social en aquellos municipios donde se implemente la prestación del servicio.</p>
<p>Artículo 4°. 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 registrará en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª.</p> <p>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 de que se pueda prestar el servicio entre sus jurisdicciones.</p> <p>Parágrafo 1°. Solo en situación de extrema urgencia y/o emergencia se autoriza por medio de la presente ley a los vehículos clase motocarros hacer uso de la movilidad restringida de acuerdo con la Resolución del Ministerio de Transporte 20213040045815/21, a prestar un servicio de carácter intermunicipal debido al cuidado y protección de la vida, que podrá ir en compañía de quien funja como su acompañante.</p> <p>Parágrafo 2°. La autoridad municipal de 1ª, 2ª y 3ª categoría, podrá autorizar el funcionamiento del servicio de transporte público en motocarros; 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.</p>	<p>Artículo 4°. 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 mixto en vehículos motocarros registrará en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª.</p> <p>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 de que se pueda prestar el servicio entre sus jurisdicciones.</p> <p>Parágrafo 1°. Solo en situación de extrema urgencia y/o emergencia se autoriza por medio de la presente ley a los vehículos clase motocarros hacer uso de la movilidad restringida de acuerdo con la Resolución del Ministerio de Transporte 20213040045815/21, a prestar un servicio de carácter intermunicipal debido al cuidado y protección de la vida, que podrá ir en compañía de quien funja como su acompañante.</p> <p>Parágrafo 2°. La autoridad municipal de 1ª, 2ª y 3ª categoría, podrá autorizar el funcionamiento del servicio de transporte público en motocarros; 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.</p> <p>Parágrafo. La autoridad de transporte de la entidad territorial deberá sustentar la necesidad del servicio de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros, a través de estudios de movilidad que identifiquen claramente las características y parámetros para atender la demanda de transporte insatisfecha, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos. En todo caso, las entidades territoriales objeto de la Ley 1083 de 2006, deberán contemplar en sus planes maestros de movilidad el servicio de motocarros, previo a su implementación.</p>
<p>Artículo 5°. 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.</p>	<p>Artículo 5°. 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 mixto en vehículos motocarros es el alcalde municipal.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA
<p>Artículo 6°. 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 la autoridad municipal.</p> <p>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.</p> <p>El estado de los vehículos motocarros por incremento y por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos debidamente homologados para ello, incluyendo vehículos motocarros eléctricos, de cero emisiones o híbridos con características equiparables; estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica, apuntándole a una movilidad limpia no contaminante.</p> <p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a seis (6) meses reglamentará el uso de energías alternativas en el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros, articulándolo a lo establecido en la Ley 1715 del 2014 y la Ley 1964 del 2019.</p> <p>Parágrafo 2°. Créese el fondo de reposición para la chatarrización y sustitución de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros por nuevos vehículos que usen energías alternativas el cual será financiado con un 10% de los recursos recaudados de que trata el artículo 10 de la Ley 1715 del 2014.</p>	<p>Artículo 6°. 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 la autoridad municipal.</p> <p>El ingreso podrá ser por incremento aumento de capacidad transportadora 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.</p> <p>El estado de los vehículos motocarros por incremento aumento de capacidad transportadora y/o por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos debidamente homologados para ello, incluyendo vehículos motocarros con fuente exclusiva de energía renovable cero emisiones desde su fabricación eléctricos, de cero emisiones o híbridos con características equiparables; estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica, apuntándole a una movilidad limpia no contaminante.</p> <p>Parágrafo 1°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año (1) seis (6) meses reglamentará el uso de energías alternativas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto de pasajeros y carga en vehículos motocarros, articulándolo a lo establecido en la Ley 1715 del 2014 y la Ley 1964 del 2019.</p> <p>Parágrafo 2°. Créese el fondo de reposición para la chatarrización y sustitución de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros por nuevos vehículos que usen energías alternativas el cual será financiado hasta con un 10% de los recursos recaudados de que trata el artículo 10 de la Ley 1715 del 2014, previa aprobación del Ministerio de Transporte y Ministerio de Minas y Energía.</p> <p>Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte en un término no mayor a seis meses (6) establecerá la vida útil de los vehículos motocarros.</p>
<p>Artículo 7°. 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.</p> <p>Parágrafo 1°. 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.</p>	<p>Artículo 7°. Habilitación. Las personas jurídicas de transporte legamente constituidas, que tengan por objeto único el transporte interesadas en la operación del servicio en prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros deberán solicitar y obtener la habilitación para operar en el servicio bajo esta modalidad, 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.</p> <p>Parágrafo 1°. Las empresas y/o personas jurídicas legalmente constituidas de transporte deberán cumplir con los requisitos en materia de organización, administración, seguridad, capacidad economía y técnica que determine el Ministerio de Transporte.</p>
<p>Artículo 8°. Trámite para la habilitación. La habilitación se tramita ante 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 8°. Trámite para la habilitación. La habilitación se tramita ante 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 radicación para verificar el cumplimiento de los requisitos exigidos y decidir sobre esta.</p> <p>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.</p>

<p align="center">ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE</p>	<p align="center">ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA</p>
<p>Artículo 9°. 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal. 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. Estados financieros 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. Declaración de renta del año inmediatamente anterior. 8. 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. <p>Parágrafo 1°. 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.</p> <p>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.</p>	<p>Artículo 9°. 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 mixto en vehículos motocarros a las que se refiere el artículo anterior, deberán cumplir con los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Solicitud dirigida a la autoridad de transporte competente suscrita por el representante legal. 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. <p><u>5. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 6. 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. Estados financieros 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. Declaración de renta del año inmediatamente anterior. Demstración de un capital pagado o patrimonio líquido, de un (1) salario mínimo legal vigente por cada motocarro que haga parte de la capacidad transportadora de la empresa. 8. Copia Comprobante Copia Comprobante 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. <p>Parágrafo 1°. 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.</p> <p>Artículo 10. Homologación. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, <u>se efectuará de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente y</u> con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad que determine el Ministerio de Transporte con base en las recomendaciones de un estudio generado para vehículos propios del servicio de transporte de pasajeros, liderado por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA
<p>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.</p> <p>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.</p>	Sin modificaciones
<p>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.</p>	<p>Artículo 12. Renovación del permiso de operación. 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.</p> <p>Parágrafo. Será requisito para la renovación del permiso de operación adjuntar las certificaciones de siniestralidad expedida por la compañía aseguradora donde hayan tenido las pólizas referidas.</p>
<p>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 autorizada para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Los anteriores registros deberán ser actualizados de manera semestral y deberán ser suministrados ante el órgano municipal que otorga el permiso.</p>	<p>Artículo 13. Propiedad de los equipos. La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros sólo podrá realizarse por la empresa autorizada para lo cual deberá acreditar los siguientes requisitos dentro de los términos previstos para iniciar la prestación del servicio, según el caso:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>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, <u>en</u> 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. <u>Los anteriores registros deberán ser actualizados de manera anual y deberán ser suministrados ante el órgano municipal que otorga el permiso.</u></p> <p>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.</p> <p>Los anteriores registros deberán ser actualizados de manera semestral y deberán ser suministrados ante el órgano municipal que otorga el permiso.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA
<p>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 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.</p> <p>Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en el artículo 16 de la presente ley.</p>	<p>Artículo 14. Color de los equipos y tarjeta de operación. Los vehículos motocarro autorizados para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros a libre disposición del usuario deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y con la información de la empresa a la cual está afiliado o pertenece, y para la operación de los mismos se requerirá la obtención de la tarjeta de operación.</p> <p>Para efectos del otorgamiento de la tarjeta de operación para esta modalidad de servicio se tendrán en cuenta los requisitos previstos en el artículo 16 de la presente ley.</p>
<p>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.</p> <p>La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados.</p> <p>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.</p> <p>El incremento de la capacidad transportadora estará supeditado a la adjudicación de nuevos servicios.</p>	<p>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 del servicio autorizado.</p> <p>La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará los servicios autorizados el servicio autorizado.</p> <p>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.</p> <p>El incremento de la capacidad transportadora estará supeditado a la adjudicación de nuevos servicios ampliación de la capacidad transportadora.</p>
<p>Artículo 16. Tarjetas de operación. Requisitos para obtener la tarjeta de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, y SOAT de los vehículos relacionados. 6. Certificación de la revisión técnico mecánica vigente a excepción de los vehículos último modelo, por lo cual 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. 	<p>Artículo 16. Tarjetas de operación. Requisitos para obtener la tarjeta de operación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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, y SOAT de los vehículos relacionados. 6. Certificación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente a excepción de los vehículos último modelo, para lo cual debe anexarse el respectivo certificado. 7. Certificación de las pólizas R.C.C. y R.C.E., de responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual, 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.

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA
<p>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:</p> <p>i. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte;</p> <p>b) Incapacidad permanente;</p> <p>c) Incapacidad temporal;</p> <p>d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios;</p> <p>e) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.</p> <p>ii. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:</p> <p>a) Muerte o lesiones a una o más personas;</p> <p>b) Daños a bienes de terceros;</p> <p>c) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.</p> <p>Parágrafo 1°. Las compañías aseguradoras autorizadas en Colombia que expidan las pólizas referidas para este sector deberán expedir a los tres (3) meses del vencimiento de estas las certificaciones correspondientes a accidentes, siniestros y reclamos.</p> <p>Parágrafo 2°. 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.</p> <p>Parágrafo 3°. 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.</p> <p>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.</p>	<p>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 mixto 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:</p> <p>iii. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:</p> <p>f) Muerte;</p> <p>g) Incapacidad permanente;</p> <p>h) Incapacidad temporal;</p> <p>i) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios;</p> <p>j) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.</p> <p>iv. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:</p> <p>d) Muerte o lesiones a una o más personas;</p> <p>e) Daños a bienes de terceros;</p> <p>f) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.</p> <p>Parágrafo 1°. Las compañías aseguradoras autorizadas en Colombia que expidan las pólizas referidas para este sector deberán expedir a los tres (3) meses del vencimiento de estas las certificaciones correspondientes a accidentes, siniestros y reclamos.</p> <p>Parágrafo 2°. 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.</p> <p>Parágrafo 3°. 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.</p> <p>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.</p>
<p>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.</p>	<p>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 aquí establecidos para la continuación de su trámite.</p>
<p>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.</p>	<p>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 mixto 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.</p>

ARTICULADO TEXTO RADICADO PRIMER DEBATE	ARTICULADO MODIFICADO PARA 2° DEBATE PLENARIA
<p>Artículo 20. Sanciones. La sanción correspondiente para esta modalidad de transporte se efectuará de acuerdo y en desarrollo con 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 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010. Además, a la empresa y/o persona jurídica de transporte que se compruebe operando en el servicio no autorizado es causa de sanción por un término de dos (2) años donde no podrá solicitar habilitación o permiso ante las autoridades competentes.</p>	<p>Sin modificaciones</p>
<p>Artículo 21. Vigencia. La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. En especial las disposiciones contrarias estipuladas en el Decreto 4125 de 2008, recopilado en el Decreto 1079 de 2015, 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.</p>	<p>Sin modificaciones</p>

7. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la plenaria de la Honorable Cámara de Representantes del Congreso de la República darle trámite **positivo** en segundo debate al **Proyecto de ley número 286 de 2022 Cámara**, 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.



LUIS CARLOS OCHOA
H.R. Departamento de Antioquia
Ponente

8. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

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 mixto en vehículos motocarros para mejorar las condiciones de conectividad en transporte en los municipios de categorías 4ª, 5ª, y 6ª, así como la de servir de función social en aquellos municipios donde el transporte municipal no opere y en zonas de difícil acceso.

Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la presente ley se entiende por:

Motocarro: Vehículo automotor de mínimo tres ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte mixto en el ámbito municipal con capacidad de un conductor, más, dos (2) pasajeros.

Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículo motocarro: Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada por la autoridad competente para el traslado de personas o carga, dentro del municipio autorizado, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente.

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 mixto 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 donde se implemente la prestación del servicio.

Artículo 4º. Ámbito de operación. Las disposiciones contenidas en la presente ley en cuanto al servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros regirá en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª.

Parágrafo. La autoridad de transporte de la entidad territorial deberá sustentar la necesidad del servicio de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros, a través de estudios de movilidad que identifiquen claramente las características y parámetros para atender la demanda de transporte insatisfecha, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos. En todo caso, las entidades territoriales objeto de la Ley 1083 de 2006, deberán contemplar en sus planes maestros de movilidad el servicio de motocarros, previo a su implementación.

Artículo 5º. Autoridades. La autoridad competente para autorizar la prestación del servicio en la modalidad del servicio público de transporte terrestre mixto en vehículos motocarros es el alcalde municipal.

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 la autoridad municipal.

El ingreso podrá ser por aumento de capacidad transportadora 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 aumento de capacidad transportadora y/o por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos debidamente homologados para ello incluyendo vehículos motocarros eléctricos, de cero emisiones o híbridos con características equiparables; estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica, apuntándole a una movilidad limpia no contaminante.

Artículo 6°. *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 la autoridad municipal.

El ingreso podrá ser por aumento de capacidad transportadora 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 aumento de capacidad transportadora y/o por reposición, solo podrá efectuarse con vehículos debidamente homologados para ello, incluyendo vehículos motocarros con fuente exclusiva de energía renovable cero emisiones desde su fabricación, apuntándole a una movilidad limpia no contaminante.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a un año (1) reglamentará el uso de energías alternativas en el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros, articulándolo a lo establecido en la Ley 1715 del 2014 y la Ley 1964 del 2019.

Parágrafo 2°. Créese el fondo de reposición para la chatarrización y sustitución de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros por nuevos vehículos que usen energías alternativas el cual será financiado hasta con un 10% de los recursos recaudados de que trata el artículo 10 de la Ley 1715 del 2014, previa aprobación del Ministerio de Transporte y Ministerio de Minas y Energía.

Parágrafo 3°. El Ministerio de Transporte en un término no mayor a seis meses (6) establecerá la vida útil de los vehículos motocarros.

Artículo 7°. *Habilitación.* Las personas jurídicas legamente constituidas, que tengan por objeto único el transporte interesadas en prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros deberán solicitar y obtener la habilitación para operar bajo esta modalidad, 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 1°. Las personas jurídicas legalmente constituidas deberán cumplir con los requisitos en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica que determine el Ministerio de Transporte.

Artículo 8°. *Trámite para la habilitación.* La habilitación se tramita ante 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 radicación 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.

Artículo 9°. *Requisitos para la habilitación.* Las personas jurídicas interesadas en obtener habilitación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto 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.
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. Descripción y diseño de los distintivos de la empresa.
6. 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. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, de un (1) salario mínimo legal vigente por cada motocarro que haga capacidad transportadora de la empresa.
8. Comprobante 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 1°. 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.

Artículo 10. *Homologación.* La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros, se efectuará de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente y con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad

con base en las recomendaciones de un estudio generado para vehículos propios del servicio de transporte de pasajeros, liderado por el Ministerio de Transporte, Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y la DIAN.

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 de operación.* 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.

Parágrafo. Será requisito para la renovación del permiso de operación adjuntar las certificaciones de siniestralidad expedida por la compañía aseguradora donde hayan tenido las pólizas referidas.

Artículo 13. *Propiedad de los equipos.* La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros sólo podrá realizarse por la empresa autorizada 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, en 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. Los anteriores registros deberán ser actualizados de manera anual y deberán ser suministrados ante el órgano municipal que otorgo el permiso.

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 terrestre automotor mixto en vehículos motocarros deberán ser en su totalidad pintados en color blanco sin propaganda o publicidad alguna y con la información de la empresa a la cual está afiliado o pertenezca, 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 el artículo 16 de la presente ley.

Artículo 15. *Capacidad transportadora.* La capacidad transportadora es el número de vehículos requeridos y exigidos para la adecuada y racional prestación del servicio autorizado.

La autoridad competente fijará la capacidad transportadora mínima y máxima con la cual la empresa prestará el servicio autorizado.

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 ampliación de la capacidad transportadora.

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, y SOAT de los vehículos relacionados.

6. Certificación de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes vigente a excepción de los vehículos último modelo, para lo cual debe anexarse el respectivo certificado.

7. Certificación de las pólizas de responsabilidad civil contractual y responsabilidad civil extracontractual, 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 mixto 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:

v. Póliza de responsabilidad civil contractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:

k) Muerte;

- l) Incapacidad permanente;
- m) Incapacidad temporal;
- n) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios;
- o) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.
- vi. Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:
 - g) Muerte o lesiones a una o más personas;
 - h) Daños a bienes de terceros;
 - i) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 SMMLV por persona.

Parágrafo 1°. Las compañías aseguradoras autorizadas en Colombia que expidan las pólizas referidas para este sector deberán expedir a los tres (3) meses del vencimiento de estas las certificaciones correspondientes a accidentes, siniestros y reclamos.

Parágrafo 2°. 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 3°. 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 aquí establecidos para la continuación de su trámite.

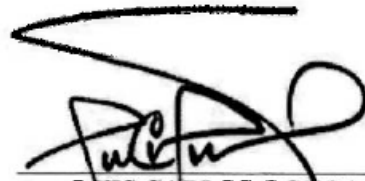
Artículo 19. *Prohibición.* Ningún vehículo clase motocarro particular o acondicionado de fábrica como tal podrá prestar el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos motocarros, el acondicionamiento de motocicleta a motocarro deberá efectuarse de acuerdo con las especificaciones 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 con 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 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010. Además, a la empresa y/o persona jurídica de transporte que se compruebe operando en el servicio no autorizado es causa de sanción por un término de dos (2) años donde no podrá solicitar habilitación o permiso ante las autoridades competentes.

Artículo 21. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. En especial las disposiciones contrarias estipuladas en el Decreto 4125

de 2008, recopilado en el Decreto 1079 de 2015, 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 honorables Congressistas.



LUIS CARLOS OCHOA
H.R. Departamento de Antioquia
Partido Liberal Colombiano
Ponente

**TEXTO APROBADO EN PRIMER
DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA
CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN
DEL DÍA DIECISÉIS (16) DE MAYO DE 2023,
AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 286 DE 2022
CÁMARA**

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 1°. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor mixto 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 opere y en zonas de difícil acceso.

Artículo 2°. *Definiciones.* Para los efectos de la presente ley se entiende por:

Motocarro: Vehículo automotor de mínimo tres ruedas con estabilidad propia con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte mixto en el ámbito municipal con capacidad de un (1) conductor más dos (2) o 770 Kilogramos.

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, debidamente habilitada y autorizada por la autoridad competente para el traslado de personas o carga, dentro del municipio autorizado, de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente.

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

Artículo 3°. *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, 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.

Artículo 4°. *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 registrará en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª.

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 de que se pueda prestar el servicio entre sus jurisdicciones.

Parágrafo. La autoridad de transporte de la entidad territorial deberá sustentar la necesidad del servicio de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, a través de estudios de movilidad que identifiquen claramente las características y parámetros para atender la demanda de transporte insatisfecha, de acuerdo con la metodología establecida por el Ministerio de Transporte para tales efectos. En todo caso, las entidades territoriales objeto de la Ley 1083 de 2006, deberán contemplar en sus planes maestros de movilidad el servicio de motocarros, previo a su implementación.

Artículo 5°. *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.

Artículo 6°. *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 la autoridad municipal.

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, incluyendo vehículos motocarros eléctricos, de cero emisiones o híbridos con características equiparables; estos vehículos no cuentan con motores de combustión interna o sistemas de generación eléctrica a bordo como medio para suministrar energía eléctrica, apuntándole a una movilidad limpia no contaminante.

Parágrafo 1°. El Gobierno nacional a través del Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a seis (6) meses reglamentará el uso de energías alternativas en el servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros, articulándolo a lo establecido en la Ley 1715 del 2014 y la Ley 1964 del 2019.

Parágrafo 2°. Créese el fondo de reposición para la chatarrización y sustitución de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga en vehículos motocarros por nuevos vehículos que usen energías alternativas el cual será financiado hasta con un 10% de los recursos recaudados de que trata el artículo 10 de la Ley 1715 del 2014, previa aprobación del Ministerio de Transporte y Ministerio de Minas y Energía.

Artículo 7°. *Habilitación.* Las personas jurídicas legalmente constituidas, que tengan por objeto único el transporte, 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 1°. Las empresas y/o personas jurídicas de transporte deberán cumplir con los requisitos en materia de organización, administración, seguridad, capacidad económica y técnica que determine el ministerio de transporte.

Artículo 8°. *Trámite para la habilitación.* La habilitación se tramita ante 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.

Artículo 9°. *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.

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. Estados financieros 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. Declaración de renta del año inmediatamente anterior.

8. 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 1°. 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.

Artículo 10. *Homologación.* La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros, se efectuará de acuerdo con el permiso de operación expedido por la autoridad competente, el cual deberá efectuarse con equipos homologados conforme a las características y especificaciones técnicas y de seguridad con base en las recomendaciones de un estudio generado para vehículos propios del servicio de transporte de pasajeros, liderado por el Ministerio de Transporte, ministerio de Comercio y DIAN.

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 solo podrá realizarse por la empresa autorizada 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 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 el artículo 16 de la presente ley.

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 SMMLV 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 SMMLV por persona.

Parágrafo 1°. Las compañías aseguradoras autorizadas en Colombia que expidan las pólizas referidas para este sector deberán expedir a los tres (3) meses del vencimiento de estas las certificaciones correspondientes a accidentes, siniestros y reclamos.

Parágrafo 2°. 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 3°. 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 con 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 del artículo 131 de la Ley 769 de 2002, modificada por la Ley 1383 de 2010. Además, a la empresa y/o persona jurídica de transporte que se compruebe operando en el servicio no autorizado es causa de sanción por un término de dos (2) años donde no podrá solicitar habilitación o permiso ante las autoridades competentes.

Artículo 21. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su sanción y promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias. 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.

CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 16 de mayo de 2023.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 286 de 2022 Cámara "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" (Acta No. 041 de 2023) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 10 de mayo de 2023, según Acta No. 040 en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.

Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes,

JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES

Presidente

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario General

CÁMARA DE REPRESENTANTES

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

Bogotá, D.C., 19 de julio de 2023

Autorizo la publicación del presente informe de ponencia para segundo debate, el pliego de modificaciones, el texto aprobado en primer debate y el texto que se propone para segundo debate del Proyecto de Ley No. 286 de 2022 Cámara "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".

La ponencia para segundo debate fue firmada por el **Honorable Representante LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 -- 370 / 19 de julio de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 954 - viernes 28 de julio de 2023

CÁMARA DE REPRESENTANTES

INFORMES DE SUBCOMISIÓN

Págs.

Informe de la Subcomisión creada para el análisis del Proyecto de Ley número 224 de 2021 Cámara, por medio del cual se establecen lineamientos para la continuidad del Talento Humano de los programas de atención integral a la primera infancia en todas sus modalidades, que se financien con recursos públicos de cualquier nivel. 1

PONENCIAS

informe de ponencia positiva para segundo debate texto aprobado en plenaria del Proyecto de Ley Número 286 de 2022 Cámara, 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..... 4