

## **PROYECTO DE LEY N° \_\_\_\_\_ DE 2017**

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

### **EI CONGRESO DE COLOMBIA**

#### **DECRETA:**

#### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

##### **OBJETIVO DE LA INICIATIVA:**

El objeto del presente proyecto de ley es regular la modalidad del Transporte Mixto que se presta en el país, tanto en las zonas urbanas, rurales y semi rurales, el cual tiene unas características especiales que debido algunas veces a los cambios favorables en las características de las vías existentes, se hace necesario reglamentarlo para estar acorde con las necesidades de los usuarios de este transporte y permitiendo que algunas de las rutas asignadas migren al transporte colectivo de pasajeros atemperándonos a la realidad actual del transporte.

##### **CONSIDERACIONES JURIDICAS:**

La operación del transporte es un servicio público, inherente a la finalidad social del estado y sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades competentes, en cuya prestación juega un papel decisivo la participación la participación del sector privado. La ley en acatamiento de lo dispuesto en el artículo 24 de la Constitución Política , según el cual todo colombiano puede circular libremente por el territorio nacional, define este servicio como “ una industria encaminada a garantizar la movilización de persona o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector ( fluvial, férreo, masivo, terrestre), en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica”

Las disposiciones legales que regulan el transporte le otorgan el carácter de servicio público esencial y resalta la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en lo que tiene que ver con la garantía de la prestación

del servicio y la protección a los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones establecidas en la Constitución, la ley y los reglamentos.

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

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

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

El artículo 6° de la Ley 105 de 1993, modificado por el art. 2° de la Ley 276 de 1996, establece "... Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil...Parágrafo 2°.- El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación..."

### **CONSIDERACIONES AL ESTUDIO DE INCOVIAS DE 2013:**

Conforme al Estudio contratado por el Ministerio de Transporte con la firma ICOVIAS el año 2013 "Consultoría para el Diagnóstico Integral de la Prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Pasajeros por Carretera y Mixto, Estudio de Demanda de Transporte de Pasajeros y Mixto, Actualización de la Base de Datos de la Oferta, Estructuración de la Base de Datos de la Demanda

de Servicio y Estructuración y Presentación de Propuestas para la Actualización y Articulación del Marco Regulatorio de estas modalidades” se pueden tener en cuenta las siguientes premisas en esta motivación:

1. Para brindar apoyo al servicio de transporte denominado mixto deben estudiarse escenarios de verdadera descentralización y desconcentración, de manera que se brinde un apoyo a las regiones con presencia real y efectiva de instituciones tales como las Direcciones Territoriales del Ministerio de Transporte y de la Superintendencia de Puertos y Transporte. (pág. I-98).
2. A continuación se presenta el resumen de las características administrativas de las empresas de transporte por carretera, extraído del informe 1 V3, del contrato 077 de 2008, realizado por la firma GGT y Escallón Morales y Asociados, como fuente de información secundaria, información que fue validada por la consultoría y cuyos resultados se presentan en el numeral 3 del componente técnico. *De las empresas de transporte mixto no se cuenta con información secundaria.* (pág. II-30)
3. Analizando la base específica de rutas suministrada por el Ministerio de Transporte, se encontró un total de 4.096 rutas, de las cuales el 69,7% corresponden a servicio exclusivo de transporte de pasajeros por carretera, el 28,6% a servicios tanto de mixto como de pasajeros por carretera y el 1,7% restante a servicio mixto exclusivamente. (pág. II-36).
4. Como se puede apreciar, el mayor porcentaje de los accidentes se presentan en vehículos de transporte de pasajeros por carretera, con un 97% del total de los accidentes. *No se tienen registros de accidentes con muertos en el transporte mixto, de acuerdo a los datos suministrados en las bases del Ministerio de transporte, sin embargo se podría pensar que en caso de presentarse algún accidente en esta modalidad de servicio, es posible que no haya sido registrado.* (pág. II-42).
5. En el caso de las empresas de transporte mixto, la principal causa de los comparendos es debido a la infracción 494, que corresponde a “Despachar servicios de transporte en rutas o recorridos no autorizados”, seguida de la 474 “No suministrar la planilla de viaje ocasional o cobrar suma adicional a la establecida por el Ministerio de Transporte o la autoridad en quien se delegue” y las números 495 y 490, que corresponden a permitir la prestación del servicio en rutas y horarios sin planilla de despacho y , “Permitir la prestación del servicio excediendo la capacidad transportadora autorizada, en número de pasajeros, de conformidad en lo establecido en la ficha de homologación”, respectivamente (pág. II-47).

6. Como conclusiones del esquema empresarial del Transporte Mixto se puede afirmar:

- El 58 % de las empresas son cooperativas, mientras que el 32 % son sociedades anónimas, y éstos son los dos tipos de asociación más comunes de las empresas en la modalidad.
- Las empresas de esta modalidad poseen un porcentaje importante de propiedad de flota, cercano al 23.4 %, que al considerar los vehículos pertenecientes a los socios como propiedad, este porcentaje llega al 52 %.
- El 58 % de las empresas tienen copada su capacidad transportadora en más de un 90 %. El 20 % de las empresas tiene menos de un 10 % de utilización su capacidad transportadora disponible.
- Las empresas generan 1.75 empleos en promedio por vehículo vinculado, siendo conductores 1,25 personas por vehículo. Del total del personal está contratado directamente por las empresas 1,0 personas por vehículo y de éstos se tiene 0,43 conductores por vehículo que son contratados directamente por las empresas.
- De lo anterior, y con base en una pregunta específica, las empresas contratan directamente a los conductores en un 35%.
- El recaudo está en mayor proporción a cargo de conductores y ayudantes de la flota.
- Son empresas líquidas en términos monetarios, con indicadores de liquidez mayores a 2.5, con niveles de endeudamiento aceptables, menores al 60 %.
- Su actividad le ha generado utilidades sobre el patrimonio, cerca del 10 %, a pesar que se evidencia una baja de la rentabilidad importante en el año 2011.
- El mantenimiento preventivo de los vehículos lo realizan en un 32 % directamente, mientras que el mantenimiento correctivo en un 17 %. Sin embargo el control mantenimiento ejercido por las empresas sobre la flota está por encima del 80 %. (Pág II-199.)

7. Para el transporte mixto la metodología establecida para el cálculo de tarifas de la Resolución 4350 de 2008 presenta debilidades en:

- Cálculo en índices de eficiencia: Con respecto a la estimación de la demanda a emplear en el ejercicio de cálculo de costo por pasajero, la metodología emplea lo observado en la realidad, lo cual conlleva probablemente a costear ineficiencias causadas por sobreoferta formal o informal, lo que se convierte en un círculo vicioso: “a menor número de pasajeros por vehículo el precio del servicio se incrementa, lo que genera incentivos a la sobreoferta”. En este orden de ideas, se recomienda basar el cálculo en un índice de eficiencia relacionado con: Capacidad efectiva del

vehículo, porcentaje de ocupación óptimo, Índice de rotación de demanda, recorridos diarios y días hábiles equivalentes al mes.

- Efecto de las innovaciones tecnológicas: De acuerdo con el CID, el procedimiento que se sigue presenta falencias al no incluir criterios que permitan considerar el efecto que las innovaciones tecnológicas tienen en el costo al incrementarse el rendimiento de los vehículos y al costear, como en el caso del mantenimiento, gastos generados por el descuido de los agentes, como lo es el mantenimiento correctivo de los vehículos. En este sentido es necesario considerar las eficiencias tecnológicas logradas por la industria y asumir en el ejercicio de costeo el seguimiento de planes de mantenimiento adecuados.
  - Conductores empleados: El supuesto de conductores por vehículo a emplear, debe ser consistente con la legislación laboral, dada la informalidad y condiciones de deterioro de las condiciones laborales que caracterizan al sector. La inclusión de costos formales de contratación debe ir acompañada por mecanismos que aseguren la formalidad de dicha contratación, de lo contrario la diferencia en costo entre la condición formal y la informal es capturada por los empresarios o dueños de vehículos, no lográndose el objetivo propuesto.
  - Validez de la información utilizada: La mayoría de la información utilizada en el estudio de tarifas proviene de los operadores y proveedores del sector, que al ser los principales actores del servicio pueden entregar información tergiversada de acuerdo a sus intereses (asimetría de la información). Adicionalmente, el Ministerio de Transporte no dispone de elementos suficientes para validar esta información y así verificar que la tarifa está debidamente soportada. El CID señala en el estudio ya referenciado, que: “Es necesario hacer más transparente la información de costos de los diferentes agentes implicados en el modelo de costos. La información debe ser oportuna, verificable y pertinente para que sirva como herramienta para la toma de Estudio “Apoyo al AMCO en la realización del análisis y elaboración de los escenarios financieros y el modelo tarifario para el sistema de transporte mixto bajo el esquema de un nuevo operador de transporte de dicha modalidad” realizado por Leonardo Vásquez Samacá para el Área Metropolitana Centro Occidente. CID, “Diseño de un sistema tarifario para el servicio de transporte público colectivo urbano de pasajeros en Bogotá D.C”, 2005 TRANSPORTE INTERMUNICIPAL Y MIXTO INFORME FINAL – V0 (pág III-61).
8. En conclusión, las dificultades que enfrentan las Empresas de Transporte en las modalidades de pasajeros y mixto, ante el sector asegurador, por razones asociadas a los inconvenientes de carácter operativo y de aseguramiento y particularmente por las dificultades para su pago, generan una grave afectación para las empresas, cuando ocurren las circunstancias

de hecho que dan lugar a la necesidad de su cobro, si se tiene en cuenta que en todo caso debe cumplirse el fin último cual es el de garantizar la seguridad de los usuarios. (pág. IV-59).

9. En varias zonas del país en donde el servicio de transporte se presta a través de vehículos mixtos hacia zonas rurales, éstos vehículos han sido desplazados por camionetas y motocicletas, dado que la mayoría de residentes de las fincas ubicadas en el eje cafetero, quienes eran los principales usuarios del servicio mixto, hoy día tienen vehículos particulares o motocicletas, por tanto no es rentable el servicio en campero, a pesar de ser símbolo nacional. El mototaxismo igualmente ha contribuido a la disminución de la demanda del transporte mixto. Esta también puede considerarse como una de las causas de la sobreoferta que hoy día existe en algunas regiones del país. (pág. V-6).
10. El transporte Mixto es una modalidad suelta, sin apoyo, es donde menos se realiza vínculo de contratación laboral; además consideran que no hay incentivos por parte del gobierno, ni existe plan de reposición. (pág. V-7).

Se recomienda que la operación para el vehículo tipo campero cuente con legislación especial como el taxi, la del mixto requiere legislación muy especial desde el punto de vista laboral para mejorar la vinculación del conductor acorde con la realidad, reglamentando en este sentido la ley del plan de desarrollo nacional y de operación. (pág. V-11).

Luego de reconocer las distintas necesidades del sector transporte de pasajeros por carretera, en conjunto con los gremios representativos, las empresas de transporte, los propietarios y las comunidades en distintos departamentos, consideramos que el presente Proyecto de Ley puede solucionar algunos de los principales problemas que tienen en la actualidad las empresas que prestan este servicio, promover su desarrollo y consolidación creando mecanismos de modernización del parque automotor reales y ajustados a la capacidad económica de los propietarios de las mismas, regularizar la operación del transporte mixto, garantizar la prestación al usuario por cuenta de una garantía estatal de asegurabilidad y generar los insumos para la elaboración de un censo que permita la identificación del servicio mixto municipal, con el fin de tener datos para crear una política pública sectorial.

## **TRANSPORTE RURAL**

Eliminar la pobreza requiere la reducción del aislamiento y la exclusión social. Hay entonces una necesidad de proveer acceso a infraestructura y servicios a las

masas rurales de tal manera que ellas puedan construir su riqueza, reducir vulnerabilidad y desarrollar modos de vida sostenibles<sup>1</sup>.

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

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

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

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

La diferencia entre informalidad e ilegalidad, es que en la primera, son vehículos de transporte público que presta un servicio público distinto al que está autorizado; mientras que la segunda, es cualquier vehículo que no está autorizado para prestar un servicio de transporte público.<sup>2</sup>

El transporte en Colombia es aproximadamente el 13.49% de la canasta familiar<sup>3</sup>, por supuesto que el impacto es mayor cuando se trata de familias de bajos ingresos y de zonas rurales que además en la mayoría de los casos no alcanzan a

---

<sup>1</sup>Integrated Rural Accessibility Planning: Application in Rajasthan (India), Rural Accessibility Technical Paper (RAPT) Series No.12, Ashoke K. Sarkar, 2005.

<sup>2</sup> Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico *“Movilidad en zonas rurales de Colombia”*. Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 95

<sup>3</sup> DANE, “Estructura de la Canasta Familiar Colombiana.

ganar un (1) salario mínimo por mes, y son quienes deben destinar mayor parte de sus ingresos para viajar e ir más lejos, y por tanto necesitan soluciones de movilidad adecuadas.<sup>4</sup>

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

Personas muy pobres que requieren el servicio.

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

Red de carreteras deficiente: acceso inadecuado.

Poco o inexistente mantenimiento de las vías.

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

Bajas frecuencias en la prestación del servicio público.

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

Poca presencia de la institucionalidad.

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

El transporte público rural en las zonas rurales y semi rurales no sólo les brinda a sus habitantes un servicio económico de transporte y comercialización de sus productos, sino que representa la única manera de moverse por vías terciarias, la cual constituye la red vial más grande del país con 142.284 kilómetros<sup>5</sup>, representando el 69,46% de la red vial nacional. La red vial terciaria del país es prácticamente toda en afirmado y/o tierra y prácticamente en un 100% se encuentra en regular o mal estado<sup>6</sup>. La red vial terciaria es la red de carreteras que menos mantenimiento recibe en el país y que se encuentra en peor estado. Generalmente esta red está compuesta por vías de regulares especificaciones, sin pavimentar (destapadas) y en alto grado de deterioro.

Según la Encuesta de Calidad de Vida 2015<sup>7</sup>, el 14,7% de las personas de las zonas rurales no se desplaza, el 60% de los viajes en las zonas rurales se hace caminando, el 2,8% en bicicleta, el 3,5% en bus urbano o en transporte de la empresa, el 11% en motocicleta, el 1% en automóvil particular y el 7% en otros medios (2,6% en caballo). Esto significa que el 80,1% de las personas en las zonas rurales se desplazan en modos no motorizados o no se desplazan. Esta situación está directamente relacionada con la ausencia o baja oferta de movilidad

---

<sup>4</sup> Smith Quintero, Ricardo. Gómez, Leonardo. Informe técnico “Movilidad en zonas rurales de Colombia”. Ed. Taller de edición. Bogotá. 2015. Pág. 22

<sup>5</sup> Ministerio de Transporte, Anuario Transporte en Cifras Estadísticas 2014

<sup>6</sup> Ministerio de Transporte, Planes Viales Departamentales

<sup>7</sup> DANE, Encuesta de Calidad de Vida 2015.



que se presenta en las zonas rurales, con la gran mayoría de las veredas sin ninguna oferta de servicio público o con ofertas esporádicas de una o dos veces por semana, especialmente en los fines de semana.

### **CONTEXTO DEL TRANSPORTE MIXTO:**

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

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

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

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

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

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

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

Para el sector rural y semi rural, así como para el turismo y los pequeños agricultores, el transporte mixto es de gran importancia, por ello nos permitimos presentar este proyecto que pretende ajustar la prestación del servicio a las condiciones actuales de las vías y a las necesidades de los usuarios de esta clase de transporte y que además contribuye a asegurar la seguridad vial en el país reglamentando la desintegración obligatoria de los vehículos que no reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos y a través de un programa de reposición, por otro lado el proyecto permite que vehículos que hoy operan en el servicio de Transporte Especial tengan la posibilidad de cambiarse al servicio de Transporte Automotor Mixto, dadas las condiciones en algunas regiones del país y sobre todo a la crisis petrolera que afecta a Colombia y al mundo .

Por otro lado este proyecto da la posibilidad de que hoy algunas rutas asignadas al transporte automotor mixto migren su servicio al transporte colectivo de pasajeros por carretera por una única vez.

Por último el proyecto faculta y ordena al Ministerio de Transporte para que dentro de un año realice un censo del sector que le permita a futuro implementar una política pública para este importante servicio.

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

**SUSANA CORREA BORRERO**  
SENADORA  
PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO

**MARIA DEL ROSARIO GUERRA DE  
LA ESPRIELLA**  
SENADORA  
PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO

**Proyecto de Ley N°.\_\_\_\_\_ de 2017**

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

**El Congreso de Colombia decreta:**

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

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

- a) Zona de operación.** Región geográfica rural o semi rural que requiere del servicio público de transporte terrestre o fluvial, para garantizar el desplazamiento de las personas y/o el intercambio comercial unidos entre sí por vías secundarias y terciarias carreteables o navegable.
- b) Zona de condiciones especiales:** zona de operación en donde no existe otros medios de transporte para la población o el existente es ilegal o informal. Esta Ley entregaría herramientas que permite a los alcaldes definir zonas puntuales para poder formalizar el transporte y garantizar el derecho a la movilidad en determinadas zonas.
- c) Equipo.** El servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto que se reglamenta por la presente ley, solo se hará en vehículos homologados para el transporte de personas y/o bienes o con los vehículos asociados con la identidad cultural de las regiones (buses escalera, chivas, camionetas doble cabina, camperos, motocarros). Para tales efectos se entiende por:

1. **Bus abierto, chiva o bus escalera:** Vehículo automotor destinado al transporte simultáneo de personas y carga o mercancías, con carrocería de madera y silletería compuesta por bancas transversales.
2. **Camioneta doble cabina:** Vehículo automotor de cuatro puertas y platón, destinado al transporte simultáneo de personas y de carga de conformidad con la homologación y demás disposiciones para esta clase de vehículos.
3. **Campero:** Vehículo automotor con tracción en todas sus ruedas, con capacidad hasta de nueve (9) pasajeros o tres cuartos ( $\frac{3}{4}$ ) de tonelada.
4. **Motocarro:** vehículo automotor de chasis mono estructural, de tres (3) o cuatro (4) ruedas con estabilidad propia, con componentes mecánicos de motocicleta, para el transporte de personas con capacidad hasta de tres (3) pasajeros y carga con capacidad útil hasta 770 kilogramos.
5. **Chalupa:** Es un tipo de embarcación pequeña de rescate, que puede ser propulsada a vela, a remo, o a motor. También se conocen como chalupas a las embarcaciones utilizadas principalmente en formaciones de agua dulce en México y Colombia

**ARTÍCULO 3°. TIEMPO DE USO DE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE MIXTO.** Adiciónese un Parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así: Parágrafo 4°. Las empresas de transporte terrestre automotor mixto deberán contar con un programa de reposición para el parque automotor vinculado, que deberá estar soportado en una proyección financiera, administrativa y contable, el cual deberá estar reflejado y sustentado en certificación suscrita por el representante legal.

**ARTÍCULO 4°. DESINTEGRACIÓN OBLIGATORIA:** Los vehículos que a la entrada en vigencia de la presente Ley no reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y las certificaciones establecidas por ellas, no podrán entrar en programas de transformación, ni tendrán prolongación de su vida útil, por lo que deberán ser retirados del servicio público y desintegrados físicamente de forma total, obligatoria e inmediata; pero podrán ser reemplazados por otros de la misma clase, que sí cumplan con las condiciones de seguridad y

las normas, evento en el cual se deberán garantizar las equivalencias entre la clase de vehículo desintegrado y el vehículo que lo reemplazará.

**ARTÍCULO 5°. CAMBIO DE SERVICIO:** Los vehículos de servicio público de transporte automotor especial, clase campero o camioneta doble cabina, podrán cambiarse al servicio terrestre automotor mixto, siempre y cuando el año modelo no sea superior a cinco años, que se contarán a partir de la fecha del registro inicial del vehículo.

**PARAGRAFO:** Los cambios de servicio que en virtud del presente artículo se realicen, no darán lugar a la reposición vehicular y, por tanto, a la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor especial se le ajustará la capacidad transportadora, disminuyéndola en el número de unidades que optaron por el cambio de servicio.

En todo caso, el propietario del vehículo deberá notificar previamente su intención a la empresa de transporte especial y la misma tendrá 15 días para plantear una alternativa, que, de no satisfacer al propietario, permitirá a este continuar con su trámite.

**ARTÍCULO 6°. ASEGURABILIDAD:** El Estado garantizará la expedición de las pólizas de seguros obligatorias para el servicio de transporte terrestre automotor mixto, en condiciones justas en materia de precio y cobertura, con el fin de garantizar la prestación del servicio a los usuarios.

**ARTÍCULO 7°. CAMBIO DE RUTAS DE TRANSPORTE TERRESTRE AUTOMOTOR MIXTO A TRANSPORTE TERRESTRE COLECTIVO DE PASAJEROS POR CARRETERA:** El Ministerio de Transporte autorizará que las empresas que cuentan con rutas autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre automotor mixto, migren su servicio al transporte colectivo de pasajeros por carretera por una única vez, con el fin de prestar un mejor servicio al usuario, justificando este cambio con base en las condiciones de las vías y operación en la ruta.

**ARTÍCULO 8°. CONCERTACIÓN CON LOS SISTEMAS INTEGRADOS:** El Transporte Mixto en concertación con el Sistema Integrado de Transporte público, podrán operar en conjunto cuando estos últimos concurren en su área de influencia. Se considerará la posibilidad de realizar un solo transbordo con un mismo tiquete o pago único.

**ARTÍCULO 9°. ADECUACIÓN EN TERMINALES DE TRANSPORTE DEL SERVICIO PÚBLICO RURAL.** Las autoridades dispondrán de espacios adecuados en las terminales para el servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, con el fin de facilitar la integración con el Sistema Integrado de Transporte Público o el Sistema Estratégico de Transporte Público que garantice los puntos de ascenso y descenso del usuario.

**PARÁGRAFO.** El Ministerio, las Gobernaciones y las Alcaldías definirán las tarifas, formas de recaudo y distribución de los recursos que deben pagar las empresas debidamente habilitadas a las terminales de transporte.

**ARTÍCULO 10°. SEGURIDAD SOCIAL.** Los conductores de vehículos que prestan servicio de Transporte Terrestre Automotor Mixto, vinculados mediante un contrato de trabajo que laboran por períodos inferiores a treinta (30) días, podrán cotizar a los sistemas de salud, pensión y riesgos laborales, por el tiempo efectivamente laborado y no por un tiempo superior.

**PARÁGRAFO.** Los conductores que trabajan en la modalidad de independientes y sus ingresos sean inferior a un (1) smmlv podrán acceder al programa BEPS.

**ARTÍCULO 11°. CENSO DEL TRANSPORTE MIXTO:** El Ministerio de Transporte, en un plazo no superior a un año a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, realizará un censo y elaborará un diagnóstico que contenga como mínimo el número de empresas de transporte terrestre automotor mixto de radio de acción nacional, municipal, distrital y metropolitano, indicando el número de vehículo vinculados a ellas en cada jurisdicción, su edad promedio, capacidad mínima y máxima autorizada y las rutas o zonas de operación que sirven, con el fin de crear los insumos que permitan sentar las bases de una política pública para este servicio.

**ARTÍCULO 12°. VIGENCIA Y DEROGATORIAS:** La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

**SUSANA CORREA BORRERO**  
Senadora  
Partido Centro Democrático

**MARIA DEL ROSARIO GUERRA DE  
LA ESPRIELLA**  
Senadora  
Partido Centro Democrático