



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 296

Bogotá, D. C., miércoles, 12 de abril de 2023

EDICIÓN DE 15 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 CONCILIACIÓN

INFORME DE CONCILIACIÓN AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 168 DE 2022 CÁMARA, 161 DE 2021 SENADO

por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C., abril de 2023

Honorable Senador

ROY LEONARDO BARRERAS MONTEALEGRE

Presidente Senado de la República

Honorable Representante

DAVID RICARDO RACERO MAYORCA

Presidente Cámara de Representantes

Referencia: Informe de Conciliación al Proyecto de ley número 168 de 2022 Cámara, 161 de 2021 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones.

Señores Presidentes,

Dando cumplimiento a la honrosa designación efectuada por las Presidencias del honorable Senado de la República y de la honorable Cámara de Representantes y, de conformidad con los artículos 161 de la Constitución

Política y 186 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, los suscritos Senadora y Representante, integrantes de la Comisión accidental de mediación, nos permitimos someter, por su conducto, a consideración de las Plenarias de Senado y de la Cámara de Representantes para continuar su trámite correspondiente, el texto conciliado del proyecto de ley de referencia.

Cordialmente,

PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República

LUIS MIGUEL LÓPEZ
Representante a la Cámara

CONCILIACIÓN DE LOS TEXTOS APROBADOS EN PLENARIA DE CÁMARA DE REPRESENTANTES Y SENADO DE LA REPÚBLICA

Con el fin de dar cumplimiento a la designación, los integrantes de la Comisión de Conciliación procedimos a realizar un estudio comparativo de los textos aprobados en la Plenaria del Senado de la República y en la Plenaria de la Cámara de Representantes, conforme consta en la **Gaceta del Congreso** números 928 del 18 de agosto de 2022 y 94 del 27 de febrero de 2023.

De dicha revisión, encontramos varias diferencias en los textos aprobados definitivamente por cada una de las Plenarias, como a continuación se presenta en el siguiente cuadro:

TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE SENADO DE LA REPÚBLICA (Gaceta del Congreso número 928 de 2022)	TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES (Gaceta del Congreso número 94 de 2023)	TEXTO ACOGIDO POR LA COMISIÓN ACCIDENTAL
por medio del cual la nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones	por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones.	SIN CAMBIOS

<p align="center">TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE SENADO DE LA REPÚBLICA <i>(Gaceta del Congreso número 928 de 2022)</i></p>	<p align="center">TEXTO APROBADO EN PLENARIA DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES <i>(Gaceta del Congreso número 94 de 2023)</i></p>	<p align="center">TEXTO ACOGIDO POR LA COMISIÓN ACCIDENTAL</p>
<p>Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de la fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, ocurrida el 15 de enero de 1811 y rinde homenaje público a su población.</p>	<p>Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de la fundación del <u>M</u>unicipio de Abejorral, Antioquia, ocurrida el 15 de enero de 1811 y rinde homenaje público a su población.</p>	<p align="center">SE ACOGE TEXTO DE SENADO.</p>
<p>Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento al municipio de Abejorral, Antioquia, por ser municipio agrícola, productor de café, maíz, plátano, papa y aguacate, y artesano, por la elaboración de canastas de bejuco, producto tradicional y distintivo de su economía, así como por ser destacada cuna de ilustres personajes de la historia del país, lo que le ha valido el calificativo de “Ciudad de los Cien Señores”.</p>	<p>Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento al <u>M</u>unicipio de Abejorral, Antioquia, por ser municipio agrícola, productor de café, maíz, plátano, papa y aguacate, y artesano, por la elaboración de canastas de bejuco, producto tradicional y distintivo de su economía, así como por ser destacada cuna de ilustres personajes de la historia del país, lo que le ha valido el calificativo de “Ciudad de los Cien Señores”.</p>	<p align="center">SE ACOGE TEXTO DE SENADO.</p>
<p>Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional para que, de acuerdo a lo establecido en la Constitución y la ley, asigne del Presupuesto General las partidas presupuestales necesarias con el fin de adelantar unas obras de recuperación de la malla vial del <u>caso</u> urbano del municipio de Abejorral, Antioquia, de acuerdo con las prioridades concertadas con su Alcaldía.</p>	<p>Artículo 3°. Autorícese al Gobierno <u>n</u>acional para que, de acuerdo a lo establecido en la Constitución y la ley, asigne del Presupuesto General las partidas presupuestales necesarias con el fin de adelantar unas obras de recuperación de la malla vial del <u>caso</u> urbano del Municipio de Abejorral, Antioquia, de acuerdo con las prioridades concertadas con su Alcaldía.</p>	<p align="center">SE ACOGE TEXTO DE CÁMARA.</p>
<p>Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional para celebrar los contratos y <u>convenios</u> interadministrativos necesarios entre la Nación y el municipio de Abejorral, así como para realizar los créditos y traslados presupuestales demande el cumplimiento de la presente ley.</p>	<p>Artículo 4°. Autorícese al Gobierno <u>n</u>acional para celebrar los contratos necesarios entre la Nación y el <u>M</u>unicipio de Abejorral, así como para realizar los créditos y traslados presupuestales que demande el cumplimiento de la presente ley.</p>	<p align="center">El texto de la Cámara eliminó los apartados tachados en el texto aprobado por Senado. SE ACOGE TEXTO DE CÁMARA.</p>
<p>Parágrafo. Los procesos de contratación que se adelanten el desarrollo de la presente ley y, en especial, en desarrollo de los convenios interadministrativos de que trata el presente artículo, se sujetarán en todo al Estatuto General de la Contratación Pública. Así mismo, en cuanto sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo.</p>	<p>Parágrafo. Los procesos de contratación que se adelanten <u>en</u> el desarrollo de la presente ley se sujetarán en todo al Estatuto General de la Contratación Pública. Así mismo, en cuanto sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo.</p>	
<p>Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p>Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.</p>	<p align="center">El texto de la Cámara hace un ajuste ortográfico que se acoge. SE ACOGE TEXTO DE CÁMARA.</p>

En consecuencia, los suscritos conciliadores, solicitamos a las Plenarias del honorable Congreso de la República, aprobar el texto conciliado del Proyecto de ley número 168 de 2022 Cámara, 161 de 2021 Senado, *por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones.*

Cordialmente,


PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República


LUIS MIGUEL LÓPEZ
Representante a la Cámara

TEXTO CONCILIADO

PROYECTO DE LEY NÚMERO 161 DE 2021 SENADO, 168 DE 2022 CÁMARA

por medio de la cual la nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. La Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de la fundación del Municipio de Abejorral, Antioquia, ocurrida el 15 de enero de 1811 y rinde homenaje público a su población.

Artículo 2°. La Nación hace un reconocimiento al municipio de Abejorral, Antioquia, por ser municipio agrícola, productor de café, maíz, plátano, papa y aguacate, y artesano, por la elaboración de canastas de bejuco, producto tradicional y distintivo de su economía, así como por ser destacada cuna de ilustres personajes de la historia del país, lo que le ha valido el calificativo de “Ciudad de los Cien Señores”.

Artículo 3°. Autorícese al Gobierno nacional para que, de acuerdo a lo establecido en la Constitución y la ley, asigne del Presupuesto General las partidas presupuestales necesarias con el fin de adelantar unas obras de recuperación de la malla vial del casco urbano del municipio de Abejorral, Antioquia, de acuerdo con las prioridades concertadas con su Alcaldía.

Artículo 4°. Autorícese al Gobierno nacional para celebrar los contratos necesarios entre la Nación y el municipio de Abejorral, así como para realizar los créditos y traslados presupuestales que demande el cumplimiento de la presente ley.

Parágrafo. Los procesos de contratación que se adelanten en el desarrollo de la presente ley se sujetarán en todo al Estatuto General de la Contratación Pública. Así mismo, en cuanto sea procedente, se deberá utilizar el pliego tipo.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.


PAOLA HOLGUÍN
Senadora de la República


LUIS MIGUEL LÓPEZ
Representante a la Cámara

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 CÁMARA

por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la loa de los santos reyes magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico, y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 10 de abril de 2023.

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta

Cámara de Representantes

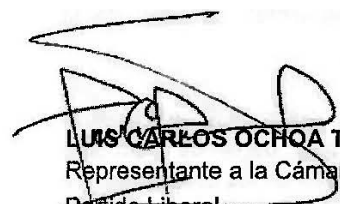
Ciudad

Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de ley número 142 de 2022 Cámara, *por el cual se declara Patrimonio Nacional Inmaterial La Loa de Los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico, y se dictan otras disposiciones.*

Respetado Secretario.

En cumplimiento a la designación realizada por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, y lo dispuesto en el artículo 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, me permito rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al proyecto de ley de la Referencia.

Cordialmente,


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 CÁMARA

por el cual se declara Patrimonio Nacional Inmaterial la Loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico, y se dictan otras disposiciones.

1. TRÁMITE DE LA INICIATIVA.

El 26 de agosto de 2022, fue radicado por los Congresistas Dolcey Óscar Torres Romero y Pedro Hernando Flórez Porras, el Proyecto de ley número 142 de 2022 Cámara, *por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la Loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento del Atlántico, y se dictan otras disposiciones*, el cual se remitió a la comisión sexta constitucional y se me designó como ponente del mismo.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

El presente proyecto de ley, tiene como objetivo declarar, reconocer y exaltar como Patrimonio Nacional Inmaterial la Loa de los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa en el departamento del Atlántico.

3. JUSTIFICACIÓN NORMATIVA.

3.1. CONSTITUCIONAL.

La Constitución Política colombiana, establece el deber de protección que pesa sobre las autoridades públicas y a los residentes en el país en relación con los usos, costumbres y demás manifestaciones culturales que nutren su patrimonio inmaterial.

Este proyecto de ley, se encuentra justificado en los siguientes artículos de la Constitución Política.

Artículo 2°. Son fines esenciales del Estado: servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación; defender la independencia nacional, mantener la integridad territorial y asegurar la convivencia pacífica y la vigencia de un orden justo. Las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias, y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Artículo 8°. Es obligación del Estado y de las personas proteger las riquezas culturales y naturales de la Nación.

Artículo 63. Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo, el patrimonio arqueológico de la Nación y los demás bienes.

Artículo 70. El Estado tiene el deber de promover y fomentar el acceso a la cultura de todos los colombianos en igualdad de oportunidades, por medio de la educación permanente y la enseñanza científica, técnica, artística y profesional en todas las etapas del proceso de creación de la identidad nacional.

La cultura en sus diversas manifestaciones es fundamento de la nacionalidad. El Estado reconoce la igualdad y dignidad de todas las que conviven en el país. El Estado promoverá la investigación, la ciencia, el desarrollo y la difusión de los valores culturales de la Nación.

Artículo 72. El patrimonio cultural de la Nación está bajo la protección del Estado. El patrimonio arqueológico y otros bienes culturales que conforman la identidad nacional, pertenecen a la Nación y son inalienables, inembargables e imprescriptibles. La ley establecerá los mecanismos para readquirirlos cuando se encuentren en manos de particulares y reglamentará los derechos especiales que pudieran tener los grupos étnicos asentados en territorios de riqueza arqueológica.

3.2. LEGAL.

Ley 397 de 1997, define en su artículo 4° el concepto de patrimonio cultural de la Nación: “Todos los bienes y valores culturales que son expresión de la nacionalidad colombiana, tales como la tradición, las costumbres y los hábitos, así como el conjunto de bienes inmateriales y materiales, muebles e inmuebles, que poseen un especial interés histórico, artístico, estético, plástico, arquitectónico, urbano, arqueológico, ambiental, ecológico, lingüístico, sonoro, musical, audiovisual, filmico, científico, testimonial, documental, literario, bibliográfico, museológico, antropológico y las

manifestaciones, los productos y las representaciones de la cultura popular”.

Ley 1037 de 2006, adopta la Convención para a Salvaguarda del Patrimonio Cultural Inmaterial, aprobada por la Conferencia General de la Unesco, y entre las definiciones sobre lo que se entiende como patrimonio cultural inmaterial, incluye entre otras, las tradiciones y expresiones orales, las artes del espectáculo y usos sociales, rituales y actos festivos.

Ley 1185 de 2008, establece un Régimen Especial para la Salvaguarda, Protección, Sostenibilidad, Divulgación y Estímulos para los Bienes Culturales.

4. MARCO CONTEXTUAL.

La Loa de los Santos Reyes Magos es la más antigua tradición escénica religiosa popular del municipio de Baranoa, la cual consiste en una dramatización que narra la llegada de los Reyes Magos a Belén de Judá. Cuenta la tradición oral que la primera escenificación debió realizarse en la década de 1870 y es una tradición enseñada por curas españoles que servían en esa población.

La representación escénica consiste en tomar las narraciones del Evangelio de Mateo y construir un libreto de 190 versos que representan 50 personas de Baranoa. Estos actores espontáneos se aprenden el papel, lo ensayan y lo representan en una escenografía al estilo de la arquitectura del siglo I de nuestra era y construida para tal fin en la plaza principal de Baranoa. La Loa se realiza anualmente, el sábado que sigue al 6 de enero de cada año. Antes la representación se efectuaba en la madrugada de cada 6 de enero, pero con el traslado de los festivos, la escenificación se trasladó al sábado y a partir de las 8 de la noche. No se conoce interrupción alguna en su escenificación.

De acuerdo con el Plan Especial de Salvaguardia de la Loa de los Santos Reyes Magos, realizada por el Ministerio de Cultura y la Gobernación del Atlántico, la Loa de Baranoa está enmarcada en las manifestaciones de tipo religioso, de forma que se ha constituido en el patrimonio local por excelencia para los baranoeros. Su representatividad se hace notoria en la manera como la comunidad se ha apropiado de una celebración católica y la ha resignificado a partir del teatro, el canto, la música y el performance. Si bien los libretos y el guion de las escenas son motivo de polémica dado que no se precisa la autoría de los mismos.

Por esto, la tradición oral juega un papel fundamental en la significación y transmisión de la manifestación. Como patrimonio inmaterial, la Loa de Baranoa fortalece los valores morales y espirituales de los individuos y de la comunidad en general sin importar una adhesión religiosa.

En este sentido, la Loa reconstruye el hecho bíblico y, a partir de la teatralización, crea el espacio de la remembranza y carga de sentido las creencias de la comunidad. Por tanto, la Loa, como un hecho cultural, afianza las creencias de la comunidad al legitimar un hecho construido desde el discurso y asumido como verdad desde el ritual.

5. CONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY.

De acuerdo con la Unesco, el patrimonio cultural no comprende únicamente monumentos o colecciones de objetos, sino que también abarca tradiciones o expresiones que se heredan y que se transmiten de generación en generación, tales como tradiciones orales, artes del espectáculo, usos sociales, rituales, actos festivos, conocimientos y prácticas relativos a la naturaleza y el universo, y saberes y técnicas vinculados a la artesanía tradicional.

En un mundo cada vez más globalizado, es imperativo proteger y salvaguardar el patrimonio cultural inmaterial pues es la garantía de que la diversidad cultural prevalezca, de forma que se contribuya al diálogo entre culturas y el respeto hacia otros modos de vida.

“La importancia del patrimonio cultural inmaterial no estriba en la manifestación cultural en sí, sino en el acervo de conocimientos y técnicas que se transmiten de generación en generación. El valor social y económico de esta transmisión de conocimientos es pertinente para los grupos sociales tanto minoritarios como mayoritarios de un Estado, y reviste la misma importancia para los países en desarrollo que para los países desarrollados”, señala la Unesco al respecto.

El patrimonio inmaterial es contemporáneo, tradicional y vigente al mismo tiempo, es decir que no solo incluye tradiciones heredadas del pasado, o tradiciones necesariamente de regiones alejadas, sino que también lo integran usos urbanos y rurales contemporáneos que caracterizan varios grupos culturales.

Para la Unesco, el patrimonio inmaterial tiene un sentido integrador en la medida en que muchas tradiciones pueden no provenir directamente de sus mismas regiones o población, sino que, en la globalización y expansión de las comunidades, terminaron adoptando tradiciones de otras y tomándolas por propias, el patrimonio cultural inmaterial no regionaliza, sino que integra a las regiones, contribuyendo a la cohesión social fomentando un sentimiento de ayuda y de crecimiento en las poblaciones.

Debe tener un sentido representativo de la comunidad a la cual pertenece, la comunidad es su razón de ser, solo podrá ser patrimonio cultural en la medida en que las comunidades lo reconozcan, lo mantengan y lo transmitan a otras generaciones.

El patrimonio cultural inmaterial está en armonía con el carácter pluriétnico y multicultural de la nación expresado en nuestra Constitución Política.

Esto significa que, al reconocer y salvaguardar las manifestaciones del patrimonio cultural inmaterial, estamos dándole un espacio a la diferencia y actuando en favor de su respeto, promoviendo así la tolerancia hacia prácticas, costumbres y manifestaciones, que así no sean las nuestras, tienen un espacio en la configuración de nuestra nación (Alcaldía Mayor de Bogotá, Programa Bogotá Humana, 2014, p.41).

En Colombia, conviene destacar la existencia de la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial, que es un registro de información y un instrumento concertado entre las instancias públicas competentes y la comunidad, la cual está dirigida a aplicar un Plan Especial de Salvaguardia a las manifestaciones que ingresen en dicha Lista.

De acuerdo con la Ley 1185 de 2008, este Plan Especial de Salvaguardia se traduce en proyectos o acciones programáticas de política pública que perduran en el tiempo y que tienen como objetivo garantizar las manifestaciones de patrimonio material e inmaterial.

Con la normatividad actual, no es suficiente simplemente declarar como Patrimonio Inmaterial a las expresiones culturales que se quieran exaltar, sino que además es necesario salvaguardarlas e iniciar procesos de gestión para su sostenibilidad.

La Ordenanza 011 del 8 de junio de 2005, de la Asamblea Departamental del Atlántico, declaró patrimonio histórico cultural del departamento la Loa de los Santos Reyes Magos de Baranoa. En igual sentido se pronunció el Concejo Municipal de Baranoa, mediante el Acuerdo Municipal número 011 del 10 de junio de 2002.

El Consejo de Patrimonio Cultural Departamental del Atlántico, aprobó incluirla en la lista representativa de bienes de interés cultural del departamento y en consecuencia el gobernador del departamento, mediante Decreto 0597 del 8 de junio de 2013, incluyó la Loa de los Santos Reyes Magos de Baranoa en la lista de BIC del departamento del Atlántico.

Es importante señalar que alrededor del evento cultural de la Loa de Baranoa también hay un impacto económico que beneficia al municipio, pues en sus últimas versiones ha llegado a recibir a más de 10.000 personas de todo el departamento, lo cual se traduce en un movimiento de recursos importante para diferentes sectores, como las familias que producen gastronomía típica o artesanías.

6. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS.

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

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

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 quedará así:

(...)

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

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

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

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

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

b) *Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro;*

c) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente;*

d) *Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y*

directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual;

e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación;

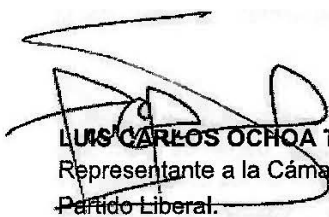
f) Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

De lo anterior, y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los honorables Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo, ni actual. 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.

6. PROPOSICIÓN.

Con base en las anteriores consideraciones, se presenta ponencia positiva, y se solicita muy comedidamente a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar Primer Debate Proyecto de ley número 142 de 2022 Cámara, por el cual se declara Patrimonio Nacional inmaterial la Loa de Los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento del Atlántico, y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

7. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 142 DE 2022 CAMARA, EN LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL

por el cual se declara Patrimonio Nacional Inmaterial la Loa de Los Santos Reyes Magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico, y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Declárese, reconózcase y exáltese como Patrimonio Nacional Inmaterial la Loa de los Santos Reyes Magos del Municipio de Baranoa en el departamento del Atlántico.

Artículo 2°. El Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Cultura, en coordinación con el Departamento del Atlántico y el municipio de Baranoa, contribuirán con la salvaguardia, la preservación,

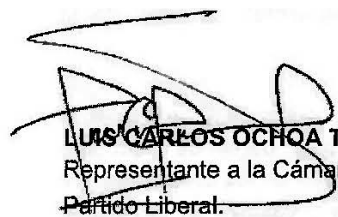
fomento, promoción, protección, divulgación, desarrollo y sostenibilidad de la tradicional Loa de los Santos Reyes Magos de Baranoa, como la más antigua tradición escénica popular religiosa del departamento del Atlántico y el Caribe colombiano, y asesorarán su postulación a la Lista Representativa de Patrimonio Cultural Inmaterial en los ámbitos correspondientes, así como fomentar la implementación del Plan Especial de Salvaguardia adoptado en el ámbito departamental, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 1185 de 2008, el Decreto número 1080 de 2015, Decreto 2358 de 2019.

Artículo 3°. Autorízase al Gobierno nacional para que a partir de la vigencia de la presente ley y de conformidad con los artículos 334, 339 y 341 de la Constitución Política efectúe las asignaciones presupuestales en la cuantía necesaria, para que sean incorporadas en las leyes de presupuesto, ley de apropiaciones y Plan Nacional de Desarrollo los recursos requeridos para dar cumplimiento a la presente ley.

Artículo 4°. El Gobierno nacional impulsará y apoyará ante otras entidades públicas o privadas, nacionales e internacionales, la obtención de recursos económicos adicionales o complementarios a las adiciones presupuestales destinadas para la divulgación y promoción de la Loa de los Santos Reyes Magos.

Artículo 5°. La presente ley rige a partir de su publicación.

Cordialmente,



LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara.
Partido Liberal.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 11 de abril de 2023

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 142 de 2022 Cámara "POR EL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO NACIONAL INMATERIAL LA LOA DE LOS SANTOS REYES MAGOS DEL MUNICIPIO DE BARANOA, DEPARTAMENTO DE ATLÁNTICO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 095 / del 11 de abril de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.



RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE 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., 11 de abril de 2023

Honorable Representante

JAIME SALAMANCA

Presidente

Comisión Sexta Constitucional Permanente

Honorable Cámara de Representantes del Congreso de la República de Colombia

Asunto: Informe de Ponencia Primer Debate 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 Primer Debate 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 TOBÓN
H.R. Departamento de Antioquia
Ponente

**INFORME DE PONENCIA PARA
PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA
CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE
LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL
CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
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.

Por medio del presente escrito se procede a sustentar ponencia positiva para primer debate del Proyecto de ley número 286 de 2022.

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 Chau, Julio Roberto Salazar Perdomo, John Jairo González Agudelo, Juan Pablo Salazar Rivera, Haiver Rincón Gutiérrez y Juan Carlos Vargas Soler*; y se me designó por parte de la mesa directiva, la ponencia de esta iniciativa legislativa.

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 uno o varias modalidades de transporte y es la que, en últimas, determina la continuidad y expansión de cada modalidad de transporte.

Los sistemas de transporte, por lo tanto, se convierten en una clara expresión de la demanda de transporte por medios de movilización ágil y a bajo costo. Todo esto porque las condiciones de movilización de los ciudadanos en 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, por lo cual es fundamental dotar a los gobiernos municipales de instrumentos que permitan 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. Si 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 técnico-mecánica 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 número 4125 de 2008, incluido en el Decreto Único

Reglamentario del Sector Transporte, Decreto número 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 de 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 3° 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 escoja, 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 a 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 salud.*¹

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 éste 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 a 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 movilizarse, 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 efectivo.

5. CONFLICTO DE INTERESES

Con base en el artículo 3° 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 1°. 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.*

- *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*

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.

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.

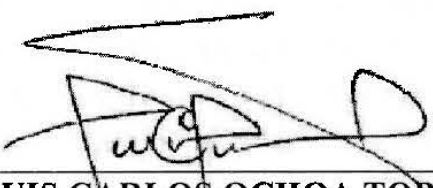
- Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...)."

De lo anterior y de manera meramente orientativa, se considera que para la discusión y aprobación del Proyecto de ley número 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. PROPOSICIÓN

De acuerdo a los anteriores argumentos que motivan la presente ponencia de proyecto de ley, se le solicita muy comedidamente a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la honorable Cámara de representantes del Congreso de la República de Colombia darle trámite positivo en primer 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 TOBÓN
H.R. Departamento de Antioquia
Ponente

7. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER 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.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. *Objeto.* La presente ley tiene por objeto regular la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros y mejorar las condiciones de conectividad en transporte en los municipios de categorías 4ª, 5ª y 6ª, así como el de servir de función social en aquellos municipios donde el transporte tradicional no 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 de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en el ámbito municipal con capacidad de un (1) conductor más tres (3) pasajeros.

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.

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

Artículo 3º. *Principios.* El servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros, se prestará bajo los principios de eficiencia, seguridad, oportunidad, economía, 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 4º. *Ámbito de operación.* Las disposiciones contenidas en la presente ley en cuanto al servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros regirá 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 1º. 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.

Parágrafo 2º. 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.

Artículo 5º. *Autoridades.* La autoridad competente para autorizar la prestación del servicio en la modalidad

del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros es el **Alcalde Municipal**.

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 con un 10% de los recursos recaudados de que trata el artículo 10 de la Ley 1715 del 2014.

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.

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 técnica que determine el Ministerio de Transporte.

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

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

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

Artículo 12. *Renovación del permiso.* La persona jurídica deberá informar a la autoridad competente su interés en continuar con la prestación de este servicio, dentro de los seis (6) meses anteriores al vencimiento del permiso. Dentro de los cinco días siguientes a que se radique el documento en que el operador manifieste su interés, este hará pública su manifestación a través de un medio de comunicación escrito de amplia circulación local, de lo cual deberá allegar copia a la autoridad competente. Surtido el trámite anterior, la autoridad competente evaluará la calidad de la prestación del servicio para lo cual deberá implementar mecanismos de participación ciudadana para efectos de adoptar la decisión

administrativa correspondiente. En caso de negarse la renovación del permiso, la autoridad competente iniciará de oficio la apertura del concurso público.

Artículo 13. *Propiedad de los equipos.* La prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros y carga a libre destinación del usuario en vehículos motocarros 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 carátulas de las pólizas.

8. Fotocopia por el pago del derecho correspondiente a la solicitud de las tarjetas de operación.

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

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

a) Muerte

b) Incapacidad permanente

c) Incapacidad temporal

d) Gastos médicos, quirúrgicos, farmacéuticos y hospitalarios

e) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 s.m.m.l.v. por persona.

ii) Póliza de responsabilidad civil extracontractual, que deberá cumplir al menos los siguientes riesgos:

a) Muerte o lesiones a una o más personas

b) Daños a bienes de terceros.

c) El monto asegurable por cada riesgo no podrá ser inferior a 60 s.m.m.l.v. por persona.

Parágrafo 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.

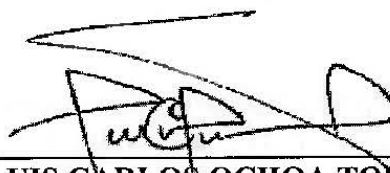
Artículo 18. *Actuaciones iniciadas.* Los requerimientos y actuaciones administrativas iniciadas con anterioridad a la expedición de la presente ley, deberán actualizarse a los requerimientos de la presente, continuarán tramitándose y podrán acogerse a las nuevas disposiciones y condiciones de ley.

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 número 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 número 4125/08, recopilado en el Decreto número 1079/15, en los artículos 2.2.1.5.10.1. al 2.2.1.5.10.3.2., en la Ley 1843 de 2018 y en la Ley 2161 de 2021.

De los honorables Congresistas,


LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN
H.R. Departamento de Antioquia
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE
SUSTANCIACIÓN
INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 11 de abril de 2023

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al 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".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante **LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN**.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 - 096 / del 11 de abril de 2023, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.


RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 296 - miércoles 12 de abril de 2023

CÁMARA DE REPRESENTANTES
INFORMES DE CONCILIACIÓN

Págs.

Informe de conciliación texto conciliado al proyecto de ley número 168 de 2022 Cámara, 161 de 2021 Senado, por medio de la cual la Nación se asocia a la conmemoración de los 210 años de fundación del municipio de Abejorral, Antioquia, rinde homenaje a su población y se dictan otras disposiciones. 1

PONENCIAS

Informe de ponencia para primer debate Texto propuesto del proyecto de ley número 142 de 2022 Cámara, por el cual se declara patrimonio nacional inmaterial la loa de los santos reyes magos del municipio de Baranoa, departamento de Atlántico, y se dictan otras disposiciones..... 3

Informe de ponencia positiva para primer debate 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..... 6