H.S. MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO

Bogotá D.C., 27 de julio de 2021

Honorable Senador
JUAN DIEGO GÓMEZ
Presidente del Senado
Congreso de la República
Ciudad

ASUNTO: Radicación proyecto de ley **"Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, referente a la vida útil de los automotores terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixtos."**

Respetado Señor Presidente:

En mi condición de Senador de la República y conforme a las facultades consagradas en el artículo 154 de la Constitución Política, radico ante la Honorable Secretaría General del Senado de la República el proyecto de ley "Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, referente a la vida útil de los automotores terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixtos", con el fin de que sea puesto a consideración en el Honorable Senado de la República.

Lo anterior, cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, y con la finalidad de iniciar el trámite legislativo de esta iniciativa, adjunto a esta comunicación encontrará el texto original del proyecto de ley en versión digital.

De su señoría,

MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO
Senador de la República

H.S. MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO

"Por medio de la cual se adiciona un parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, referente a la vida útil de los automotores terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixtos."

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto adicionar un parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, con el fin de extender el uso y la vida útil de los automotores terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixtos matriculados con anterioridad a la primera vigencia de la emergencia sanitaria en razón a la epidemia ocasionada por el Covid-19, así como aquellos vehículos que cumplieron el tiempo de uso entre el 12 de marzo de 2020 y la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 2. Adiciónese el siguiente parágrafo transitorio al artículo 6° de la Ley 105 de 1993:

"**PARÁGRAFO 4.** El uso y la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto matriculados con anterioridad al 30 de mayo de 2020, fecha en que finalizó la primera vigencia de la emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social mediante Resolución 385 del 12 de marzo de 2020, como consecuencia de la pandemia ocasionada por el Coronavirus COVID-19, se extenderá por un término de cuatro (4) años adicionales a lo originalmente establecido en el presente artículo. La presente disposición no aplicará para los vehículos que debían ser desintegrados con anterioridad a la declaratoria de la referida emergencia. La presente disposición será también aplicable a aquellos vehículos que cumplieron el tiempo de uso entre el 12 de marzo de 2020 y la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

Artículo 3. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

MIGUEL ÁNGEL BARRETO CASTILLO
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día_____del mes_____del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°._____Acto Legislativo N°._____,con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por:_____

_____

_____

SECRETARIO GENERAL

H.S. MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El proyecto de ley busca adicionar un parágrafo al artículo 6° de la Ley 105 de 1993, con el fin de extender el uso y la vida útil de los automotores terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixtos matriculados con anterioridad a la primera vigencia de la emergencia sanitaria en razón a la epidemia ocasionada por el Covid-19, así como aquellos vehículos que cumplieron el tiempo de uso entre el 12 de marzo de 2020 y la fecha de entrada en vigencia de la presente ley, aumentando el plazo de su vida útil hasta por un término de cuatro (4) años .

El proyecto se enmarca en las disposiciones constitucionales contenidas en el artículo 150 numeral 1°, que concede al Congreso la facultad Interpretar, reformar y derogar las leyes.

En desarrollo de estos postulados constitucionales, se promulgaron las leyes 105 de 1993, modificada parcialmente por la ley 276 de 1996, la cual contiene las disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales y se reglamenta la planeación en el sector transporte, así como la ley 336 de 1996, "Por la cual se adopta el estatuto nacional de transporte".

La reposición de vehículos fue regulada por el legislador en la ley 105 de 1993, que es de carácter orgánico, y en especial en el artículo 6 y entre muchos de los aspectos que allí se consagran, se destaca el relativo a la fijación del período máximo de vida útil de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, que es de veinte (20) años y se ordena al Ministerio de Transporte exigir la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

En el parágrafo 1 del mismo artículo se señalan las fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y /o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano sean retirados del servicio. Fechas que fueron ampliadas para los modelos 1970 en adelante hasta 1998, en virtud del artículo 59 de la ley 336 de 1996.

Por otra parte, en el parágrafo segundo de la misma ley 105/93, y que es la disposición que interesa en este caso, se autoriza al Ministerio de Transporte para

definir, reglamentar y fijar 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, por una sola vez, a partir de la fecha en que se realice la transformación.* Este parágrafo fue declarado exequible por la Corte Constitucional mediante la sentencia C-066/99. [1]

De conformidad con estos preceptos legales la regla general es que todos los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, tiene una vida útil máxima de 20 años. Sin embargo, fue el mismo legislador quien al consagrar esta norma, decidió hacer una excepción para los vehículos que venían operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto que fueran transformados, prolongando su vida útil "*hasta por diez años, por una sola vez*". Período que se empezaba a contar a partir de la fecha en que se hubiera realizado la transformación.

A raíz de la declaratoria de la emergencia sanitaria decretada Ministerio de Salud y Protección Social el 12 de marzo de 2020, de la declaratoria de emergencia económica y social del Gobierno Nacional y las medidas de choque decretadas por el gobierno en virtud de la difícil situación del país, los transportadores y dueños de los buses, transportes colectivos, así como los taxis, vieron enormemente limitada su operación, al punto que para evitar el contagio en relación con el distanciamiento entre cada pasajero o usuario del servicio de transporte, se limitó el aforo máximo en los buses y colectivos, adicionado a las decisiones de las autoridades nacionales y regionales en relación con las cuarentenas obligatorias y restricciones a la movilidad de los ciudadanos determinaron que el número de pasajeros movilizados a través de los sistemas de transporte (masivo y colectivo) bajara a niveles cercanos al 80%.

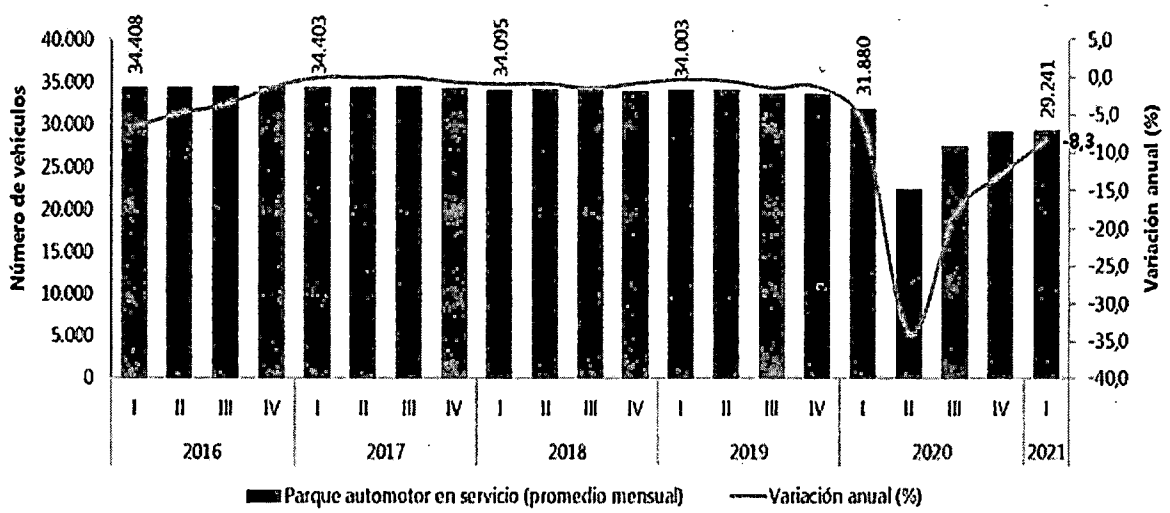
Así las cosas, las pérdidas de los dueños de los vehículos tanto de intermedias como de las ciudades que cuentan con sistema de transporte masivo han tenido que soportar los costos de las inmovilizaciones de sus carros y reducción del flujo de pasajeros con ocasión de las medidas sanitarias decretadas, lo cual les impide recaudar lo necesario para recuperar los costos, y mucho menos ahorra para acceder a los recursos que implican la reposición de sus vehículos al cumplirse su respectiva vida útil de 20 años.

[1] Magistrados ponentes Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

Por la razón anterior el Transporte Público Colectivo de las ciudades como Ibagué, Tunja, Manizales, entre otras, dejó de prestar servicio desde el 20 de marzo hasta el 27 de abril de 2020, cuando reinicio operación, con tan solo el 50% de los vehículos, porcentaje de operación que fue aumentando hasta llegar en septiembre de 2020 al 80% de los automotores en operación y con una reducción de capacidad de pasajeros por vehículo en el 50%.

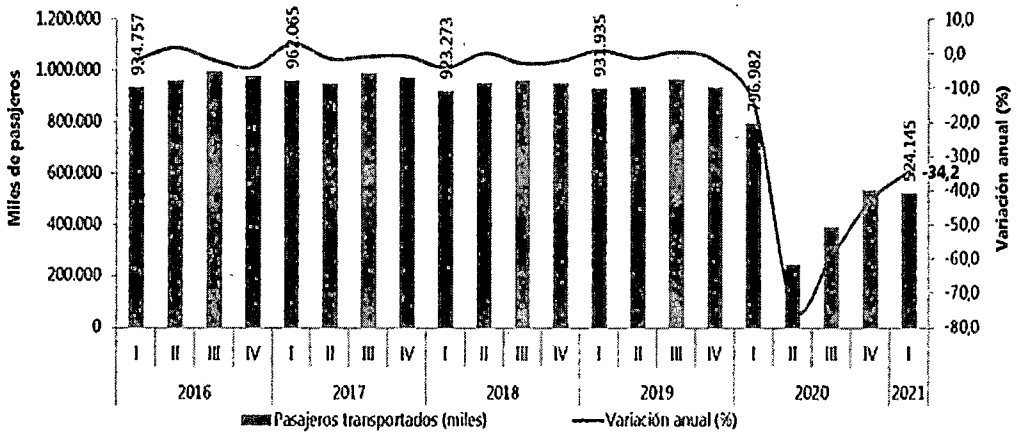
Los siguientes cuadros dan cuenta de la magnitud de la afectación de los transportadores frente a la emergencia que seguimos viviendo, sin contar con los resultados de las pérdidas generadas por las manifestaciones y desmanes derivadas del paro nacional del segundo trimestre de 2021.

Gráfico 2. Parque automotor en servicio (número de vehículos - variación anual)
3 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2021P (I Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

Gráfico 3. Número de pasajeros transportados (miles de pasajeros - variación anual)
8 áreas metropolitanas y 15 ciudades
2016 (I Trimestre) – 2021 P (I Trimestre)



Fuente: DANE, ETUP.
P Cifra provisional

2

Es de importancia recordar que frente a la esencialidad del servicio público de transporte la honorable Corte Constitucional ha precisado que: "i) Su objeto consiste en movilizar personas o cosas de un lugar a otro, a cambio a una contraprestación pactada normalmente en dinero, ii) Cumple la función de satisfacer las necesidades de transporte de la comunidad, mediante el ofrecimiento público en el contexto de la libre competencia; iii) El carácter de servicio público esencial implica la prevalencia del interés público sobre el interés particular, especialmente en relación con la garantía de su prestación - la cual debe ser óptima, eficiente, continua e ininterrumpida -, y la seguridad de los usuarios - que constituye prioridad esencial en la actividad del sector y del sistema de transporte (ley 336/96, art. 2º), iv) Constituye una actividad económica sujeta a un alto grado de intervención del Estado; v) El servicio público se presta a través de empresas organizadas para ese fin y habilitadas por el Estado. vi) Todas las empresas operadoras deben contar con una capacidad transportadora específica, autorizada para la prestación del servicio, ya sea con vehículos propios o de terceros, para lo cual la ley defiere al reglamento la determinación de la forma de vinculación de los equipos a las empresas (ley

[2] Ver en el siguiente enlace del DANE: https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/encuesta-de-transporte-urbano-etup

336/96, art. 22); vii) Su prestación sólo puede hacerse con equipos matriculados o registrados para dicho servicio; viii) Implica necesariamente la celebración de un contrato de transporte entre la empresa y el usuario. ix) Cuando los equipos de transporte no son de propiedad de la empresa, deben incorporarse a su parque automotor, a través de una forma contractual válida." (La negrilla fuera del texto original).[3]

El Ministerio de Salud y Protección Social expidió la Resolución N.00677 del 24 de abril de 2020 mediante la cual se adoptan los protocolos de bioseguridad en el transporte para prevenir el contagio del COVID 19, resaltando dentro de las medidas tomadas la disminución del número de pasajeros a transportar en los vehículos de transporte público colectivo.

Todas las medidas tomadas han generado una disminución de la demanda por el desestimulo de usar el transporte público, llegando hoy en día a transportar tan solo el 40.4% de la demanda que se movilizaba antes de la pandemia. La situación económica del gremio transportador de la ciudad ha llegado a límites insostenibles y tan solo se obtienen recursos para cubrir algunos costos operativos, pero no para el mantenimiento y reposición del vehículo.

El gobierno nacional y municipal no ha generado subsidios al transporte para garantizar la sostenibilidad del sistema y por el contrario continua con su política de desincentivar su uso e individualizando los sistemas de transporte, generando que cada día la crisis del sector se agrave.

Hoy un propietario de vehículo al cual se le cumple su vida útil de acuerdo a lo establecido en la ley 105 de 1993, no tiene como poder reponer su vehículo y está quedando por fuera del sistema sin ninguna oportunidad.

El gobierno nacional expidió el decreto 478 del 12 de mayo de 2021, en el cual le dio la posibilidad a los propietarios de vehículos de servicio especial matriculados antes del 30 de mayo de 2020, de seguir prestando el servicio por 4 años más.

Por todo lo anterior, consideramos de vital importancia este proyecto con el fin de solicitamos se les brinde a los propietarios de los vehículos de Transporte Público

[3] Sentencia C-033 de 2014

Colectivo las garantías que puedan seguir prestando el servicio por cuatro años más, aplicando el derecho a la igualdad.

De los honorables Senadores,

MIGUEL ANGEL BARRETO CASTILLO
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día_____del mes_____del año _____

se radicó en este despacho el proyecto de ley

N°._____Acto Legislativo N°._____,con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales

por:_____

_____

SECRETARIO GENERAL