



Bogotá D.C., 08 de abril de 2013

Doctor
NICOLAS ESTUPIÑAN ALVARADO
Viceministro de Transporte
Ciudad

REF: PARQUE AUTOMOTOR

Señor Viceministro:

Al agradecer el envío de la información correspondiente al observatorio del transporte de carga por carretera, fechada el 5 de abril del año en curso, relativa a las cifras del parque automotor, política de reposición y de renovación y metodología para la definición de la vida útil, me permito exponer los siguientes comentarios:

1. Respecto a las cifras de configuración del parque automotor consideramos indispensable:
 - Dejar claramente discriminadas las cifras atinentes al parque automotor de servicio público y de servicio particular, tanto para el total de vehículos, como para configuraciones, modelos, clase de propietarios, capacidad instalada, etc., incluso extendiendo dicha información al tipo de carrocería y/o trailer, ya que las decisiones a tomar deben hacer relación específica con estos aspectos de detalle.

Siempre hemos considerado que información útil para tomar decisiones debe descender inclusive hasta las rutas de prestación de servicio, todo lo cual a la vez es considerado dentro del modelo de oferta y demanda, herramienta que consideramos determinante para avanzar en desarrollo de la política.

- Es importante clarificar si existe información en la clase de propietarios -persona natural- si existe registro mercantil de las mismas y elementos que las identifiquen desde el punto de vista de su idoneidad, formalidad, tanto en lo laboral como salud y seguridad ocupacional y tributaria.

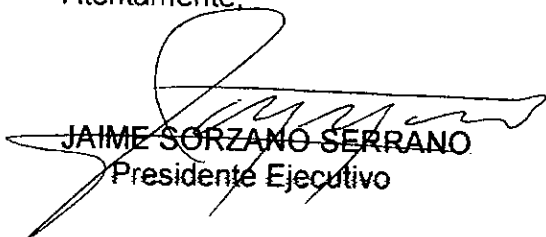
		COLFECAR	
Radicación	00171		
Fecha	08/04/2013	Hora	18:06:07
Remitente	Jaime Sorzano Serrano		
Destinatario	MINISTERIO DE TRANSPORTE		



- Respecto a la clase de propietario – persona jurídica- deseamos aclarar si esta información existe a nivel de tipo de empresa, habilitación para la prestación del servicio, renting, leasing, entre otros identificadores.
- 2. En cuanto a la política propiamente dicha estamos entregando el documento de lineamientos que a nuestro juicio deberían tenerse en cuenta para ingresar, mantener y retirar vehículos de servicio público, tal como lo hemos sostenido en diferentes ocasiones frente al Ministerio de Transporte.
- 3. Es así mismo indispensable determinar la prioridad de la política que, a nuestro juicio debe concentrarse en el parque automotor de servicio público antes que en el de servicio particular. Posiblemente este hecho modifique las cifras del documento, ya que en principio creemos que las mismas hacen referencia al total del parque automotor y no únicamente al de servicio público.

De antemano Agradecemos su atención a lo expuesto en el presente documento, lo cual nos permitirá obrar en consecuencia.

Atentamente,


JAIME SORZANO SERRANO
Presidente Ejecutivo

C.C. Dr. Jorge Carrillo Tobos, Asesor Ministerio de Transporte

Colfecar

El camino para llegar más lejos



**PROPUESTA DE COLFECAR
LINEAMIENTOS PARA UNA POLÍTICA DE EQUIPAMIENTO Y
MODERNIZACIÓN**

(PARQUE AUTOMOTOR)

La política debe enfocarse al responder distintos interrogantes respecto a la problemática del parque automotor para la prestación del servicio público terrestre automotor de carga.

Deben distinguirse los siguientes:

1. Ingreso de vehículos al servicio público

Es conveniente estudiar la adopción de condiciones para el ingreso de vehículos al servicio público de carga con base en la siguiente información pertinente:

a. Los propietarios:

- Persona Natural
- Persona jurídica

b. Requisitos

- Certificado de Inscripción en el registro mercantil
- Tradición en el sector
- Antecedentes de formalidad laboral
- Vinculación a la seguridad social y pensiones
- Antecedentes de formalidad tributaria y fiscal
- Tipo de vinculación permanente, transitoria, administración o arriendo

c. Novedades del ingreso

- Por reposición
- Por incremento
- Importación Temporal

2. Permanencia de los equipos en el servicio Público

- Introducción del criterio de la vida útil
- Examen del estado técnico-mecánico

Consideraciones respecto a la fijación de la Vida útil de los vehículos de SP por el Ministerio de Transporte

Elementos normativos

El fundamento de las regulaciones que establecen el ingreso de vehículos al servicio público terrestre automotor de carga son: Leyes 105 de 1993, 336 de 1996, 336 de 1996, y 769 de 2002 o Código Nacional de Tránsito, y el Decreto 087 de 2011 que determinan que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejerce el control y la vigilancia necesarias para su adecuada prestación, y que corresponde al Ministerio de Transporte formular las políticas en materia de transporte y tránsito.

Así mismo el artículo 189, numeral 11 de la Carta Política que consagra la potestad reglamentaria que tiene el Presidente de la República para la cumplida ejecución de las leyes.

La proposición normativa tiene como base la denominada **potestad reglamentaria del Estado**, la cual corresponde ejercer al Presidente de la República, siendo entonces el instrumento para cumplir la ejecución de las leyes que le fundamentan y siempre con carácter residual y subordinado, y de acuerdo con la jurisprudencia, es **diferente a la facultad de los Ministros para regular aspectos de carácter operativo o técnico relacionados con el sector administrativo bajo su dirección**.

Escenario éste donde debe ubicarse el aspecto relacionado con la Vida Útil de los vehículos de servicio público de carga, por considerar el mandato expreso que instrumentos normativos como la Ley 105/93 – artículo 3º- otorgan al Ministerio de Transporte de reglamentar las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

En igual sentido la Ley 336/96 –artículos 31 y 32- en aplicación al principio de seguridad que orienta al sistema y al sector del transporte, obliga al ministerio fijar condiciones que deben cumplir los equipos destinados al servicio público e transporte en cualquier modo para su homologación, verificación de funcionamiento y calidad de los elementos, partes, repuestos y demás componentes, así como la determinación por el fabricante de su vida útil, en punto de tutelar el medio ambiente.

Aunque también se distingue del denominado **poder de regulación** que tiene la Constitución política en su carácter de norma de normas reguladora de conductas y en extensión del papel regulador que también se le otorga a la Ley, y a menos que el legislador la ejerza actuando por expresa atribución constitucional (reserva legal), o por cláusula general de competencia, o la delegue en otros órganos u organismos.

En la materia que nos ocupa es fundamental como se anotó atrás, insistir en la denominada **potestad reglamentaria**, y considerar la facultad de regulación que ella da a los entes técnicos que si bien se distinguen jurídicamente, confluyen a fijar las condiciones para la incorporación de los vehículos al servicio público terrestre automotor de carga mediante dos esquemas:

- Mecanismo de la reposición, ligado al criterio de la Vida útil
- Ingreso por incremento

Aspecto en el que el Consejo de Estado en decisiones relacionadas con el ingreso de vehículos al servicio público terrestre automotor de carga, ha sentado bases jurisprudenciales que es necesario considerar toda vez que apoyan el argumento en favor de la facultad que tiene el ministerio de transporte para la fijación de la vida útil de los vehículos.

En efecto, ha expresado el Consejo de Estado mediante **Sentencia de 7 de febrero de 2008. M.P. Martha Sofía Sanz Tobón**, al desatar la demanda de nulidad contra la Resolución 10500 de 9 de diciembre de 2003 lo siguiente:

“Concluye esta Corporación que no es inconstitucional la limitación impuesta en el acto acusado respecto de que durante su vigencia únicamente ingresarán vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga por reposición y siempre y cuando se demuestre que



los vehículos repuestos fueron desintegrados físicamente de manera total y cancelados su licencia de tránsito y su registro nacional de carga, pues el artículo 333 de la Constitución Política preceptúa que la actividad económica y la iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común y que la ley delimitará el alcance de la libertad económica cuando así lo exija el interés social, ley que para el caso la constituye la 105 de 1993, cuyo artículo 3º, como ya se vio, autoriza al Gobierno Nacional para que mediante el Ministerio de Transporte establezca los lineamientos para que el transporte de carga se preste bajo condiciones de calidad, seguridad y eficiencia, condiciones que fueron fijadas mediante el acto acusado y que redundan, precisamente, en interés del bien común."

Con el mismo criterio desató mediante **Sentencia de 16 de agosto de 2007, M.P. Dr. Marco Antonio Velilla Moreno** la demanda contra la misma Resolución 010500 de 9 de diciembre de 2003 y su reglamento Resolución 000250 de 2004 expresando lo siguiente:

"Si bien es cierto que esta norma (se refiere al artículo 6º de la ley 105/93, adicionado por el artículo 2º de la ley 276/96) no hace alusión al transporte de carga, sino al de pasajeros, de su texto claramente se infiere que es la voluntad del legislador la de que sea directamente el Ministerio de Transporte la entidad que se encargue de definir, reglamentar y fijar los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de transporte; y de establecer los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público."

De igual manera lo sentenció la Corte Constitucional en fallo C- 090/01¹ al referir la sentencia C-066/99 que analiza la constitucionalidad de algunos artículos de la Ley 105/93, concluye que: "De tal manera que no puede resultar ajena a la función de dicho Ministerio hacer regulaciones como a las que se contraen los actos acusados, máxime si el Decreto 2053 de 1993, por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, en su artículo 2º le atribuye como facultad, entre otras, la de formular las políticas del Gobierno Nacional en materia de transporte.

De tal manera que, a juicio de la Sala, la materia a que se contraen los actos acusados, obedece a la formulación de políticas en materia de transporte, que la ley le ha asignado

¹ El asunto a desatar fueron las Objeciones presidenciales al proyecto de ley No. 016/99 Senado y 006/98 Cámara "Por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la reposición del parque automotor del servicio público de transporte terrestre y se dictan otras disposiciones, Magistrado Ponente: Dr. CARLOS GAVIRIA DIAZ. Bogotá D.C., treinta y uno (31) de enero del año dos mil uno (2001).

al Ministerio de Transporte, dentro de las cuales obviamente tiene especial cabida la relativa al ingreso de vehículos al servicio público de transporte y reposición de los mismos."

Nótese cómo no obstante el Consejo de Estado no deslinda de manera explícita en ninguno de sus fallos los conceptos: poder de regulación, potestad reglamentaria y facultad de regulación, en razón a que no resultan útiles para su razonamiento argumentativo, implícitamente considera tanto la potestad reglamentaria derivada de la ley 105 y la facultad de regulación cuando menciona el decreto 2053/03, derogado por el decreto 000087/11, y le atribuye al ministerio de transporte la función de fijar políticas para el transporte incluyendo en ellas el *establecer los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público*.

De esta manera el Alto Tribunal en ambas sentencias reconoce al ministerio de transporte como el ente competente para fijar los lineamientos de acceso al servicio público de transporte, incluyendo la Vida Útil, que garanticen la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector.

CONCLUSIONES

De lo anterior se puede concluir y acorde con la argumentación del Consejo de Estado lo siguiente:

- El Ministerio de Transporte es el ente competente para regular mediante actos administrativos, la forma en que pueden incorporarse y el periodo de permanencia de los vehículos al servicio público terrestre automotor de carga en las modalidades de ingreso por incremento o reposición.
- Esta facultad es de orden legal (Leyes 105/93 y 336/96) y obedece a la definición y formulación de políticas en materia de transporte.
- El ministerio de transporte está facultado para determinar de manera integral las condiciones para el ingreso y permanencia de los vehículos en el servicio público terrestre automotor de carga a fin de lograr la prestación de un servicio de transporte con calidad, seguridad y eficiencia.



- La libre iniciativa privada tiene como límite la prelación del interés general sobre el particular, la garantía de la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

3. Salida del servicio

- Por vencimiento de la vida útil
- Mal estado técnico – mecánico
- Hurto o robo
- Pérdida total
- Reexportación del equipo

4. Período de Transición

Determinación de fechas límite de salida de los vehículos de servicio público en consideración a su edad.

5. Incentivos o desincentivos por parte del Estado

- Incentivos para la matrícula por incremento (según configuraciones y tipología de vehículos).
- Incentivos para la reposición de vehículos (según configuraciones y tipología de vehículos)
- Incentivos para el retiro definitivo del vehículo (según configuraciones y tipología de vehículos).
- Desincentivos para la matrícula por incremento (según configuraciones y tipología de vehículos).
- Desincentivos para la reposición de vehículos (según configuraciones y tipología de vehículos).
- Desincentivos para el retiro definitivo del vehículo (según configuraciones y tipología de vehículos).

6. Recursos para apoyo de la política

- Cauciones o pólizas temporales por configuraciones y tipología vehicular
- Ahorros voluntarios por parte de los propietarios de vehículo
- Rendimientos financieros
- Importe de la chatarra



- Otros recursos aportados por el Estado
- Reducción del IVA para la adquisición de los vehículos.

NOTA: Con apoyo en lo dispuesto en la Ley del Plan Nacional de Desarrollo, mediante la creación del Fondo Cuenta de Renovación de Vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, complementado con mecanismos de fiducia.

7. Herramientas para el diagnóstico de la problemática

- Modelo de oferta - demanda (por configuraciones vehiculares, tipos de carrocería y rutas)
- Información del SICE

8. Vehículos en renting

La normatividad vigente asigna únicamente a la empresa de transporte como ente autorizado (Empresa, Legalmente constituida y habilitada) la facultad y función de contratación de transporte terrestre automotor de carga.

Dicha relación contractual se establece entonces, entre el usuario del servicio, remitente o destinatario, y la empresa de transporte habilitada.

No autoriza la Ley, so pena de sanción administrativa², al remitente o destinatario contratar directamente, mediante cualquier figura, el transporte con los propietarios de los vehículos sino, con empresas de transporte. También está vedado a los propietarios de vehículo contratar directamente con el usuario del servicio o generador de la carga.

La figura del *arrendamiento operativo* del equipo automotor entre su propietario y la empresa de transporte de servicio público habilitada se encuentra autorizada en el reglamento de transporte, por mandato de la ley comercial³.

Al respecto la Sala de Consulta y Servicio Civil del Consejo de Estado⁴, se ha pronunciado de forma contundente y en respuesta a la inquietud del Ministerio de

² Decreto 3366 de 2003. Artículo 43.- Serán sancionados con multa de seis (6) a diez (10) salarios mínimos mensuales legales vigentes los Remitentes de la Carga, que contraten la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, con empresas de transporte no habilitadas, o lo hagan directamente con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público o de servicio particular, salvo lo establecido en el Decreto 2044 del 30 de septiembre de 1988.

³ Artículo 983 Código de Comercio y artículo 22 del Decreto 173 que establece que,... el contrato de vinculación del equipo, se regirá por las normas del derecho privado...(*).

⁴ Sala de Consulta y del Servicio Civil Concepto 1.740 de 18 de mayo de 2006. Ponencia del Consejero Dr. Gustavo Aponte Santos.



Transporte determinó la viabilidad jurídica de la celebración de contratos de arrendamiento operativo solamente por las empresas de transporte público terrestre de carga, y también en cuanto a la prohibición de tomar vehículos en arrendamiento matriculados en servicio particular para realizar transporte privado, en los siguientes términos:

"A la luz del artículo 5° de la ley 336 de 1996, el servicio público esencial de transporte se diferencia del privado en cuanto al objeto, ámbito de actividad y vinculación con el interés público o privado, según se analizó en las consideraciones de este concepto a las cuales se remite. En resumen, mientras el primero persigue la prestación remunerada del servicio de transporte a terceros por parte de sujetos dedicados profesionalmente a esa actividad y debidamente habilitados por el Estado, el transporte privado busca satisfacer necesidades propias del particular.

No se encuentra impedimento de orden legal o reglamentario para que las empresas de transporte público terrestre automotor de carga, celebren contratos de arrendamiento operativo - renting- para vincular equipos destinados a la prestación del servicio, siempre y cuando los vehículos estén matriculados para servicio público.

No se pueden tomar en arrendamiento vehículos matriculados en el servicio particular por parte de las empresas privadas para realizar transporte privado, pues el legislador dispone que cuando no se utilicen equipos propios, la contratación del servicio de transporte deberá realizarse con empresas de transporte público legalmente habilitadas y con vehículos matriculados para dicho servicio.

De esta manera queda suficientemente ratificada la posición jurídica que desde un comienzo ha argumentado COLFECAR en un tema que exige claridad a efectos de evitar distorsiones operativas en la actividad del transporte que, por imperativo legal, gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidas por las disposiciones reguladoras de la materia.

9. Modernización y Medio Ambiente

Corresponde al Estado fomentar las condiciones que propendan por la modernización y desarrollo técnico y tecnológico de los equipos destinados a la prestación del servicio público en búsqueda de la racionalización de los costos operativos, la seguridad en las operaciones y el control de la contaminación ambiental originada en fuentes móviles. (Leyes 105/93, artículo 4, 336/96, artículos 31 y 32; CONPES 3489)

CUADRO SISTEMAS VIDA ÚTIL Y MODERNIZACIÓN PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA				
UNIÓN EUROPEA/ EEUU.	MEXICO	ARGENTINA	PERÚ	OTROS
<p>1. Deducción por inversión en vehículos ecológicos y por la incorporación de elementos que contribuyan a la reducción de emisiones contaminantes.</p> <p>2. Reducción del plazo de permanencia del vehículo en la empresa, para aplicar la deducción por vehículos ecológicos, de 5 a 3 años.</p> <p>Entidades: Ministerio de Fomento Comunidades Autónomas Ministerio de Medio Ambiente Transportistas Fabricantes de vehículos Concesionarios de ITV's Transportistas Fabricantes -Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a los vehículos al final de su vida</p>	<p>DOF Octubre de 2003.El Programa de Chatarrización</p> <p>Tiene como propósito el facilitar a todos los transportistas de carga y pasaje, que así lo deseen, la renovación y modernización de sus vehículos, mediante un estímulo fiscal que el Gobierno Federal ofrece y que se traduce como parte de un enganche o en una reducción en los pagos que se realizan por la unidad nueva. La renovación podrá ser por vehículos nuevos o seminuevos.</p> <p>Se otorga un estímulo fiscal a los contribuyentes fabricantes, ensambladores o distribuidores autorizados, residentes en el país, que enajenen tractocamiones tipo quinta rueda, camiones</p>	<p>Convenio Marco entre el Banco y la Secretaría de Transporte que permitió instrumentar una línea de crédito del título.</p> <p>El principal objetivo del presente programa persigue la incorporación de nuevas unidades en el parque automotor y la disminución de la antigüedad del material rodante de carga.</p> <p>La herramienta financiera, aprobada por el Directorio con fecha 22-03-2007, está destinada a empresas transportistas de carga para la adquisición de unidades nuevas o usadas de hasta diez años de antigüedad, con un monto de hasta \$ 500.000.- y llega al usuario con tasas bonificadas por la Secretaría de Transporte.</p>	<p>Decreto Supremo N° 213 de 2007-EF</p> <p>Artículo 3°.- Beneficiarios del Programa Podrán acogerse voluntariamente a LA RENOVACION, las personas naturales o jurídicas que acrediten ser propietarias de un vehículo categoría M1 que utilice combustible Diesel, que haya obtenido el Certificado de Chatarreo, así como haber adquirido un vehículo nuevo de encendido por chispa de hasta 1600 centímetros cúbicos, el cual haya sido convertido para ser usado también con GNV.</p> <p>Artículo 5°.- Certificado de Chatarreo Los propietarios de los vehículos obtendrán un Certificado de Chatarreo</p>	<p>VENEZUELA</p> <p>El Estado ha invertido más de 100 millones de dólares y por lo tanto se ha replanteado firmar un convenio para potenciar el sector de los vehículos pesados.</p> <p>Decreto 1729 del 01-04-02 Camión Utilitario Nacional vigente hasta el 2007 y prorrogable. Exoneración</p> <p>Vehículo PVB de 4,5 a 8Ton. Perecederas y distribución. Arancel 15%.</p> <p>CHILE:</p> <p>Decreto 300/95 y 381/97 Los vehículos motorizados de carga con una capacidad de carga útil de 1.750 kg. o más, que efectúen transporte de carga entre</p>

<p>útil. 18 septiembre 2000.</p> <p>-US Department of transportation. Federal Transit Administration. April 2007.</p> <p>-Update of Heavy-Duty Emission Levels (Model Years 1988-2004+) for Use in MOBILE6</p>	<p>unitarios de 2 ejes con peso bruto vehicular mínimo de 11,794 kg., camiones unitarios de 3 ejes con peso bruto vehicular mínimo de 14,500 kg.</p> <p>El estímulo Fiscal consiste en un crédito equivalente a la cantidad que resulte menor entre el precio en el que se reciban los vehículos usados a que se refiere el primer párrafo de este artículo, el 15% del precio del vehículo nuevo o la cantidad que se especifica a continuación, según corresponda al tipo de vehículo que se enajene.</p>	<p>PROPORCION DEL APOYO:</p> <p>6.1. Para el Destino 3.1.: Hasta el 70% (setenta por ciento) del valor de compra, incluido el IVA.</p> <p>6.2. Para el Destino 3.2.: Hasta el 50% (cincuenta por ciento) del valor de compra o el de tasación determinada por el Banco (el menor de ellos).</p>	<p>emitido por las empresas autorizadas, que los acredita como Beneficiarios de LA RENOVACION, en dicho acto los propietarios de los vehículos suscribirán una Cesión de todos sus derechos por las reducciones de emisiones en aplicación de LA RENOVACION.</p>	<p>puntos que disten más de 130 DS 283, TRANS kilómetros entre sí y que utilicen los caminos o rutas 1995, a) que más adelante se indican, deberán tener una antigüedad inferior o igual a 28 años.</p> <p>ECUADOR:</p> <p>Resolución 080-DIR-2010-CNTTTSV. Camión - Tracto camión, 32 años vida útil total.</p>
--	---	---	--	---