

Entidad originadora:	<i>Ministerio de Transporte</i>
Fecha (dd/mm/aa):	<i>26/06/2024</i>
Proyecto de Decreto/Resolución:	<i>“Por el cual se prorroga el plazo señalado en el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte”</i>

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.

La promulgación de la Constitución Política de 1991 implicó un cambio en el enfoque de la intervención del Estado en la economía, lo cual fue materializado mediante la constitucionalización del modelo económico colombiano en el Título 12.

Así, de acuerdo con los artículos 333 y 334 de la Constitución Política, el rol del Estado ostenta una doble faceta, pues si bien respeta la libertad de la iniciativa privada e identifica a la empresa como base del desarrollo económico del país, conserva la dirección general de la economía con el propósito de mejorar la calidad de vida de los habitantes del territorio colombiano, asegurar la distribución equitativa de los recursos y conciliar los intereses de quienes despliegan la actividad empresarial con el interés general.

En consonancia con lo anterior, el artículo 365 de la Constitución Política prescribe que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado por lo que es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Igualmente, señala que estos servicios estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, que podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades indígenas, o por particulares, pero que, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Al respecto, la Corte Constitucional señaló que *“Los servicios públicos son el medio por el cual el Estado realiza los fines esenciales de servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes constitucionales (CP art. 2). El sentido y razón de ser de los poderes constituidos es el servicio a la comunidad, la satisfacción de sus necesidades y la protección de los derechos individuales de sus miembros”*¹.

Ahora bien, el Congreso de la República, en uso de la función establecida en el numeral 23 del artículo 150 de la Constitución Política de Colombia y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 365 de la misma, expidió las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996.

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" consagró dentro de los principios rectores, el principio fundamental de la intervención del Estado en el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, así mismo, prescribió como principio del transporte público el relativo al carácter de servicio público del mismo.

En relación con este último punto, la citada ley indicó que la operación del transporte público estará bajo la regulación del Estado quien ejercerá los controles necesarios para su prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

¹ Corte Constitucional, sentencia T-540 de 1992. Magistrado Ponente: Eduardo Cifuentes Muñoz.

Por otra parte, la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, estableció en primera medida que, en todo caso, el Estado regulará y vigilará la industria del transporte en los términos previstos en los citados artículos 333 y 334 de la Constitución Política de Colombia.

De acuerdo con lo anterior, la mencionada ley prescribió en su artículo 4 que el transporte gozará de especial protección del Estado y que, en ese sentido, estará sometido a las condiciones y beneficios que establezcan las disposiciones reguladoras en la materia. De igual manera, dispuso que como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares, lo cual implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en lo relativo a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, de acuerdo con los derechos y obligaciones señaladas en el reglamento de cada modo.

A su vez, según el artículo 23 de la Ley 336 de 1996, *“Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte”*. De ahí que el Ministerio de Transporte tenga la potestad reglamentaria para determinar las condiciones y requisitos que deben cumplir los vehículos que pretenden prestar el servicio público de carga.

Por lo mencionado, el artículo 26 de la misma norma establece que *“Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate”*. En consecuencia, todo vehículo que pretenda prestar el servicio público de carga deberá cumplir con los requisitos exigidos por la reglamentación vigente, esto con el fin de obtener la autorización necesaria emitida por el Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, en cabeza del Ministerio de Transporte no solo está la regulación de requisitos y condiciones de vehículos, sino también el control de ingreso al país de vehículos destinados a la prestación del servicio público de transporte, ello en virtud del artículo 66 de la ley mencionada, el cual recita del siguiente modo: *“Las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento del servicio público”*.

Es así como, se establece una reglamentación para atender las particularidades de la industria en el Capítulo 7 del Título 1 Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 “Único Reglamentario del Sector Transporte”, que reglamenta la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, incluyendo las condiciones de habilitación de las empresas de esta modalidad para la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte.

Por su parte, en la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte se establecen los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.

Adicionalmente, han sido adoptadas diversas normas² y políticas como la anterior, con el objetivo de hacer frente a la problemática relacionada con la elevada edad del parque automotor del transporte de

² Principalmente, a través de la expedición de las siguientes normas: Resolución 10500 de 2003, Decreto 1347 de 2005, Decreto 3525 de 2005, Decreto 2085 de 2008, Decreto 2450 de 2008, Decreto 1131 de 2009, Decreto 486 de 2013, Decreto 1250 de 2013, Decreto 1769 de 2013, Decreto 2944 de 2013 y Decreto 1079 de 2015.

carga, las cuales han incluido, entre otras, el ingreso de vehículos a través del mecanismo de reposición previa desintegración física total de otro equipo en condiciones de equivalencia de capacidad o la constitución de una caución que implica el compromiso de realización de esa desintegración. Medidas que han sido implementadas de conformidad con las diferentes estrategias a favor de los transportadores de carga para facilitar la ejecución de este proceso, incluidas en los documentos CONPES 3489 de 2007, 3759 de 2013 y 3963 de 2019.

Sin embargo, pese a todas las herramientas adoptadas por el Gobierno nacional, el ingreso y registro inicial de múltiples automotores al transporte de carga se realizaron en los Organismos de Tránsito sin el cumplimiento de los requisitos prescritos en la normatividad vigente al momento de su registro, particularmente, aquellos relacionados con la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos y la aprobación de la caución por parte del Ministerio de Transporte, ambos necesarios para verificar la efectiva desintegración de los equipos objeto de reposición

Por tanto, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en fallo de la acción popular 11001-33-31-019-200700735-00 del 29 de septiembre de 2011 resolvió lo siguiente:

“1.2 ORDENAR al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los Decretos números 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto número 2868 del 28 de agosto de 2006, Resoluciones número 1150 de 2005, Resolución número 1800 de 2005 y Resolución número 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar”. Fallo que fue confirmado en segunda instancia”.

Por lo anterior, en el "Acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera", suscrito el 22 julio de 2016, el Gobierno nacional en cumplimiento del referido fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se comprometió a reglamentar la política de saneamiento referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de matrícula inicial.

Es así como, mediante el Decreto 1514 de 2016 se adicionó la Subsección 1 a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de adoptar medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga.

Posteriormente, se evidenció que existieron algunas circunstancias que no fueron contempladas en la mencionada norma, lo que conllevó a la expedición del Decreto 153 de 2017, el cual modificó y adicionó algunas disposiciones a la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el objetivo de que más propietarios resultaran beneficiados con las medidas allí descritas.

En este sentido, el artículo 2.2.1.7.7.1.3 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 3° del Decreto 153 de 2017, dispuso que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de transporte de carga que presentaban omisiones en su registro inicial, podrían normalizar su matrícula, de acuerdo con lo establecido en dicha subsección, dentro del término de un (1) año contado a partir del 3 de febrero de 2017.

Por su parte, a través de la Resolución 332 de 2017 del 20 de febrero de 2017 el Ministerio de Transporte reglamentó la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 modificado por el artículo 3° del Decreto 153 de 2017, definiendo las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga.

Así mismo, una vez finalizado el plazo de un (1) año consagrado en el numeral artículo 2.2.1.7.7.1.3 del Decreto 1079 de 2015 modificado mediante el Decreto 153 de 2017, para que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de vehículos de carga que presentaran omisiones en el registro inicial realizarán el proceso de normalización de la matrícula del automotor, se siguieron presentando solicitudes de normalización por parte de los interesados en regularizar el registro del vehículo y de la ampliación del plazo para continuar con los procesos de normalización.

Por lo anterior, mediante el Decreto 632 de 2019, se modificaron y adicionaron algunas disposiciones de la citada Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el objeto de adoptar medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005, y la fecha de expedición de la reglamentación respectiva por parte del Ministerio de Transporte, que presentan omisiones en su registro inicial, con el objeto de contribuir a la regulación de la oferta de vehículos de transporte de carga, en consonancia con la política de renovación del parque automotor como mecanismo que propende por reducir las externalidades negativas asociadas a la edad del mismo.

A través del artículo 3 del mencionado Decreto 632 de 2019, se modificó el artículo 2.2.1.7.7.1.3. del Decreto 1079 de 2015 y se estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, podrían adelantar el proceso de normalización, dentro del término de dos (2) años contados a partir de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación correspondiente.

En desarrollo de lo anterior, mediante la Resolución 3913 del 2019 el Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su matrícula y se dictan otras disposiciones” se reglamentó el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019, dentro de los mecanismos para normalizar las omisiones presentadas en el registro inicial de los mismos, se establecieron tres mecanismos, a saber: (i) Normalización por desintegración, (ii) Normalización por cancelación del valor de la caución y (iii) Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR).

Se destaca que, artículo 11 de la citada resolución estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005 y el 27 de

agosto de 2019 que presenten omisiones en su matrícula podrán normalizar el registro inicial, dentro del término de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la citada resolución, es decir, hasta el 27 de agosto de 2021.

Por otra parte, considerando la Emergencia Sanitaria decretada por el Gobierno Nacional, a causa de la pandemia del COVID-19, mediante el Decreto 1009 del 26 de agosto de 2021: *"Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte"*, se estableció un plazo adicional de 18 meses, es decir, hasta el 26 de febrero de 2023, para que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el registro inicial, adelantaran el proceso de normalización.

No obstante, por parte de diferentes gremios del transporte terrestre automotor de carga, se ha solicitado la ampliación del término establecido para adelantar la normalización del registro inicial de los vehículos que presentan omisión en la matrícula, considerando que se han presentado dificultades en el trámite de corrección de la información migrada por los organismos de tránsito al sistema RUNT, de los referidos automotores, la cual se debe realizar previamente para poder efectuar la normalización, conforme a lo dispuesto en la normatividad vigente. De igual manera teniendo presente que se han evidenciado inconvenientes en la expedición de copias de los expedientes de los vehículos en los organismos de tránsito, las cuales son requeridas por los propietarios de los vehículos para verificar la situación de los mismos y en caso de ser necesario, para solicitar la corrección de la información. Finalmente teniendo en cuenta que la situación invernal que ha vivido el país, ha limitado el desplazamiento de los vehículos que se tiene proyectado desintegrar para efectuar la normalización de automotores con omisión.

Teniendo en cuenta lo anterior, mediante el Decreto 260 de 2023: *"Por el cual se modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3 de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2, del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte"*, en el cual se estableció un nuevo plazo adicional de 18 meses, es decir, hasta el 27 de agosto de 2024, para que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el registro inicial, efectuaran el proceso de normalización.

Se destaca que, con corte a 31 de mayo de 2024, del total de vehículos identificados con omisión en su registro inicial, no se ha iniciado el proceso de normalización para 8.330 automotores, debido entre otras razones, a que, en algunos casos, los automotores presentan inconsistencias en la información registrada en el Sistema RUNT y no se han adelantado las respectivas correcciones a través de dicho Sistema.

Adicionalmente, existen Organismos de Tránsito que no han remitido la totalidad de la información, relacionada con los Certificados de Cumplimiento de Requisitos o Aprobación de Caucción, que fueron utilizados para la matrícula de vehículos de carga, la cual ha sido solicitada por el Ministerio de Transporte de conformidad con lo previsto en el literal c) del artículo 5 del Decreto 632 de 2019.

De acuerdo con lo anterior, en desarrollo del proceso de identificación de los vehículos de carga que presentan omisión en su registro inicial, establecido en el artículo 2.2.1.7.7.1.5 del Decreto 1079 de 2015, mediante Memorandos No. 20244020067673, 20244020067683 y No. 20244020067693 de fecha 4 de junio de 2024, expedidos por la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte, se generó la anotación como vehículos con omisión en el registro inicial en el Sistema RUNT y en el Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, a 1301 automotores adicionales para los cuales se requiere adelantar el proceso de normalización.

En este sentido, es importante ampliar el plazo a dieciocho (18) meses, ya que se estima un término razonable y proporcional al tiempo en el cual los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que no pudieron adelantar el procedimiento de normalización por las razones expuestas con anterioridad, además, permitir que un mayor número de vehículos puedan ser normalizados, así como implementar las medidas necesarias para contar con las sanciones y efectuar control al incumplimiento del deber de realizar la normalización.

Finalmente, procede precisar que, permitir la ampliación del plazo para adelantar el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de carga, contribuirá a que un mayor número de propietarios, poseedores y/o tenedores de buena fe, puedan acogerse a los diferentes mecanismos para subsanar la situación presentada con sus automotores y, de esta manera, propender por la legalidad y la transparencia del parque automotor de carga en el país.

2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Este Decreto va dirigido a los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga con omisiones en su registro inicial.

De igual manera, sus disposiciones van dirigidas a las autoridades de transporte, así como a las autoridades de tránsito, inspección, vigilancia y control competentes en la materia, quienes deberán velar por su cumplimiento y correcta aplicación.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

En primer lugar, el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que corresponde al presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

De esta manera, el literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de 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” establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, incluyendo además, la posibilidad de que se regule el transporte público de carga y la condiciones básicas de sus vehículos.

A su vez, el numeral 6 del artículo 3 de la citada ley, determina que el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio y menciona que el transporte de carga será prestado por personas jurídicas o naturales autorizadas por el Gobierno Nacional, el cual, también, se encargará de emitir los reglamentos respectivos.

Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las

condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, 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.

Igualmente, el artículo 5 de la misma ley le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Puntualmente, el artículo 6 de la citada ley establece que la actividad transportadora se realizará de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

A su turno, el artículo 11 de la Ley 336 de 1996 indica que el Gobierno nacional señalará los requisitos que deberán acreditar los operadores, tales como, propiedad, posesión o vinculación de equipos de transporte, factores de seguridad, ámbito de operación y necesidades del servicio, entre otros aspectos.

Para finalizar, el artículo 65 de la misma norma dispone que el Gobierno nacional expedirá los reglamentos correspondientes con la finalidad de armonizar los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte para evitar la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.

3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

Las normas señaladas en el anterior numeral, las cuales son reglamentadas mediante este proyecto de Decreto, se encuentran vigentes.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El proyecto de Decreto modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte 2.

3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

Resulta importante destacar que el Consejo de Estado ha señalado que no puede considerarse que el otorgamiento de licencias para operar el servicio público de transporte genere derechos adquiridos a favor de los operadores del mismo, pues se trata de derechos temporales que se encuentran sujetos a modificaciones derivadas de la regulación legal y reglamentaria las cuales propenden por los derechos e intereses de la comunidad de acuerdo con los principios fundantes y fines esenciales del Estado.³

Por su parte, la Honorable Corte Constitucional ha explicado que el transporte es una actividad en la que resulta comprometido el interés general, por lo que el derecho otorgado es precario y temporal y, por tanto, puede resultar afectado en cuanto a su ejecución, o bien por determinaciones de la administración

³ Consejo de Estado. Sala Plena de lo Contencioso Administrativo. Sección Primera. Sentencia del 14 de mayo de 2015. Expediente 00044-2008. C.P. Marco Antonio Velilla Moreno.

dirigidas a la optimización del servicio, o bien por normas posteriores de carácter legal o reglamentario, también dictadas por motivos de utilidad pública o de interés general.

Por tanto, al encontrarse comprometidos derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios y, en general, el interés público, la autorización inicial de los organismos estatales de control no puede ser inmodificable y el Estado se encuentra más que facultado, obligado a actualizar, cuando las circunstancias así lo exijan, las condiciones de operación del servicio⁴.

Por su parte, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca en fallo de la acción popular 11001-33-31-019-200700735-00 del 29 de septiembre de 2011, resolvió lo siguiente:

“1.2 ORDENAR al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los Decretos números 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto número 2868 del 28 de agosto de 2006, Resoluciones número 1150 de 2005, Resolución número 1800 de 2005 y Resolución número 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar”. Fallo que fue confirmado en segunda instancia”.

Por lo anterior, el Gobierno nacional en cumplimiento del referido fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, reglamentó la política de saneamiento referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de matrícula inicial.

3.5 Circunstancias jurídicas adicionales

No se advierte circunstancia jurídica que pueda considerarse relevante para la expedición del Decreto.

4. IMPACTO ECONÓMICO (Si se requiere)

La expedición del Decreto no tendrá impacto económico alguno, en la medida en que no tiene por objeto ni como efecto la alteración sustancial de los procesos que actualmente se surten para el registro inicial de vehículos de servicio público de transporte de carga ante las autoridades competentes, así como para los procedimientos que estos requieren desarrollar durante la prestación de este servicio público.

De esta manera, no se generará erogación económica y todas las actividades previstas en la regulación se seguirán desarrollando en el marco de la estructura administrativa y financiera con la cual funcionan las autoridades competentes en esta materia.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

⁴ Corte Constitucional. Demanda de inconstitucionalidad contra el artículo 11 (parcial) de la Ley 336 de 1996. Sentencia C-043 de 1998. Expediente D-1754. M.P. Dr. Vladimiro Naranjo Mesa

No se requiere viabilidad o disponibilidad presupuestal, en tanto no se necesitará erogación económica adicional alguna para las autoridades que tienen competencia en materia de servicio público de transporte de carga. Así, todas las actividades que deban realizarse al interior de cada una de ellas tendrán en cuenta los insumos ya existentes para el ejercicio de las funciones a su cargo, de acuerdo con la estructura administrativa y financiera que cada una tiene actualmente.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN (Si se requiere)

La norma a expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.


7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

La norma a expedir no cuenta con estudios técnicos que hayan soportado el proyecto normativo.

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	No aplica
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	No aplica
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	No aplica
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	No aplica

Aprobó:



EDUARDO ENRÍQUEZ CAICEDO

Viceministro de Transporte

FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica

Ministerio de Transporte

Revisó Lina María Margarita Huari Mateus - Coordinadora Grupo de Regulación.
Oscar Valverde Reyes - Abogado Grupo Regulación

Elaboró: Mattius Esteban Sarmiento Sánchez - Abogado Grupo Regulación