

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

**Proceso o Dependencia que realiza la reunión:** \_\_\_ Despacho Viceministerio de Transporte \_\_\_\_\_

**Tipo de Reunión:** Interna  Externa

**Ciudad y Fecha:** \_\_\_\_\_ Bogotá, 7 de diciembre de 2018 \_\_\_\_\_

**Objetivo de la reunión:**

Mesa de Diálogo con los voceros de la Asamblea Nacional de Transporte

**Temas tratados: preguntas de la Asamblea al señor Presidente de la República, radicado en el Ministerio de Transporte con el número 20183210758212 del 2018-12-03.**

1. ¿Cuál es el proyecto de ley para el conductor, anunciado en la reunión del 30 de noviembre?  
Proyecto de ley en temas de seguridad social y beneficios para los transportadores
2. ¿El uno a uno se acaba?, ¿sí o no?
3. ¿Explique la propuesta detallada por parte del Gobierno para el fondo de desintegración física de vehículos y qué sucede con el material desintegrado?
4. ¿Cuál es la propuesta detallada sobre la Resolución 2498?
5. ¿Cuál es la posición del Gobierno frente a la vida útil?
6. ¿Cuál es el plan de choque institucional anunciado por el Ministerio para que la superintendencia de puertos y transporte cumpla su función?
7. ¿Certificar el valor existente para el programa de desintegración física del parque automotor emitido por el Ministerio de hacienda?
8. ¿Cuál es el plan de Choque que tiene el Gobierno para la seguridad integral de los transportistas
9. ¿Cuál es el censo real de los mal matriculados e individualícelos? Censo real de mal matriculados
10. ¿Cuál es la posición del Gobierno frente al artículo 44 del decreto 431 de 2017 y cuál será la propuesta para el impacto social?
11. Proposiciones del Gobierno frente a los transporte especializados (niñeras, cama baja, y refrigerados?)

**ASISTENTES:** ver listado Anexo

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

### COMPROMISOS ADQUIRIDOS

#### 1. ¿Cuál es el proyecto de ley para el conductor, anunciado en la reunión del 30 de noviembre?

La Asamblea se refirió a la necesidad de conocer acerca del proyecto de ley en temas de seguridad social y en general sobre los beneficios para los transportadores, tales como Ley de financiamiento, respecto de acciones de UGPP.

Con relación a la formalización Laboral de conductores, El Ministerio de Transporte manifiesta que ha venido realizando un trabajo con el Ministerio de Trabajo a través de la Dirección de Riesgos Laborales. Se efectuó un análisis sobre la normatividad vigente asociada a este tema y sobre las condiciones operativas en las diferentes modalidades de transporte. Se determinó que la Ley 336 de 1996 en sus artículos 34 y 36, no hace diferencias en los tratos que, en materia de seguridad social, deben darse en los diferentes modos y modalidades de transporte. Sino que establece una única forma.

El Artículo 34 de Ley 336 de 1996 determina que las empresas de transporte público están obligadas a vigilar y constatar que los conductores de sus equipos cuenten con afiliación al sistema de seguridad social según lo prevean las disposiciones legales vigentes sobre la materia. Por su parte, el artículo 36 de la misma ley, definió que los conductores de los equipos destinados al servicio público de transporte serán contratados directamente por la empresa operadora de transporte, quien para todos los efectos será solidariamente responsable junto con el propietario del equipo.

Conforme a lo conceptuado por el Ministerio de Trabajo, el Artículo 15 de la Ley 15 de 1959 ha establecido que la única forma de vinculación que cabe hoy en la relación conductor-empresa, es que la empresa contrate al conductor bajo una relación de contrato laboral. Sin embargo, la realidad varía de acuerdo con la modalidad. Además, en algunos casos los conductores están afiliados a SISBEN o son beneficiarios de sus familiares y dadas las condiciones socioeconómicas de la región en las que desarrollan su labor, en muchos casos sus ingresos no son suficientes para asumir los costos de la seguridad social y consideran necesario permanecer bajo los beneficios de SISBEN o como beneficiario en salud, por citar un ejemplo.

En conclusión, el análisis de los dos Ministerios determinó que es preciso modificar el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, para dar facultades al Gobierno Nacional con el fin de que dentro del marco de la norma general laboral pueda hacer reglamentaciones específicas para ciertas modalidades de transporte. El proyecto está en borrador en el Ministerio del Trabajo con acompañamiento del Ministerio de Transporte y se espera poder presentarlo en la primera legislatura de 2019.

El Ministerio de Transporte manifestó que se socializará el borrador de proyecto de ley (modificación del artículo 36 de la Ley 336 de 1996) con el sector; una vez se tenga la ley que faculte al Gobierno

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

Nacional para expedir reglamentos, entonces se empezará a trabajar en actos administrativos reglamentarios para las modalidades y en esta etapa debe garantizarse la amplia participación de todos los actores del sector para la construcción de los proyectos de reglamentos, según modalidad.

Los voceros de la Asamblea solicitaron una participación mayor, más allá de la socialización del borrador del proyecto de ley. Los representantes de los transportadores manifiestan que en general no se incluye a los transportadores independientes en los eventos que organiza el gobierno.

El Ministerio de Transporte aclaró que está abierto a la participación de todos los actores, en la construcción de documentos de política pública. Mencionó que ya se han hecho 6 mesas nacionales de transporte y 15 mesas regionales con la participación de todos los actores de la cadena y que la próxima mesa nacional de transporte está prevista para enero.

Los representantes de los Transportadores sugieren que debe haber un gran pacto nacional del transporte y que se debe crear un comité interministerial que ayude a resolver los problemas del transporte, determinando fechas y compromisos, con la participación de un equipo técnico por parte de los transportadores.

El Ministerio de Transporte expresa que con el Ministerio de Trabajo pueden realizarse jornadas de construcción del proyecto de ley. La Asamblea Nacional de Transporte delegará a unas personas para la discusión de la reglamentación con el resto de agremiaciones. El Ministerio de Transporte recuerda que es necesario que estas personas tengan continuidad.

De otra parte, refiriéndose al tema de la UGPP, los representantes de los transportadores manifestaron que los pequeños transportadores tienen las mismas obligaciones tributarias que las grandes empresas y sugirieron que se establezca el código CIU que diferencie las actividades que realizan los transportadores. El Ministerio expresó que ese tema está contemplado dentro del análisis que se viene realizando.

El Ministerio de Transporte recuerda que se está trabajando para que en coordinación con la UGPP, los costos operativos de referencia, con base en SICETAC, sean descontados de los ingresos para los cálculos la base para la contribución.

Los representantes de los transportadores manifiestan que Turbo y carga liviana no tienen SICETAC y en este sentido, no acceden a los descuentos. También afirman que los costos operacionales son diferentes a los de los camiones de carga seca. Consideran necesario fortalecer el SICETAC para hacer que los vehículos livianos tengan unos costos de referencia y se pueda construir una tabla adecuada para los mismos, con costos ajustados a las características del transporte liviano. Este tema hará parte de la discusión de las mesas de trabajo con actores de livianos.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

El Ministerio afirma que no es necesario crear un SICETAC independiente para ese tipo de vehículo ya que el sistema es flexible y permite ingresar ese tipo de información. Los parámetros de la herramienta son producto de 84 sesiones de trabajo con actores del sector.

De otra parte, ante la pregunta de los transportadores acerca de que ha sucedido con el FNA y el Fondo Nacional de Garantías, el Ministerio mencionó que se revisó el convenio de FNA con el fin de efectuar los ajustes correspondientes y que se están buscando otras opciones con Ministerio de Vivienda para beneficiar al sector transporte.

#### **COMPROMISOS :**

- ✓ La Asamblea nombrará a dos delegados, de los que informará al El Ministerio de Transporte, para que sean invitados al proceso de construcción del Proyecto de Ley que pretende modificar el artículo 36 de la Ley 336 de 1996, en procura de poder estimular la formalización laboral del sector.
- ✓ La Asamblea nombrará a dos delegados, de los que informará al El Ministerio de Transporte, para las mesas técnicas de SICETAC para livianos.
- ✓ Se identificó que es necesario generar espacios de capacitación para que los transportadores comprendan cómo funciona la UGPP, cuáles son los requisitos, el derecho de defensa, etc.

#### **2. ¿El uno a uno se acaba, sí o no?**

El Ministerio de Transporte aclara que ya había un compromiso del gobierno anterior de acabar el 1:1 el 31 de diciembre de 2018. Sin embargo, la actual ministra presentó argumentaciones y justificaciones ante las autoridades en Estados Unidos, para solicitar un plazo para la construcción de un programa integral de renovación vehicular y logró que el plazo se extienda hasta el 30 de junio de 2019. Tiempo en el que se tomarán las medidas necesarias para crear un Conpes, gestionar recursos y construir un programa que garantice un mejor escenario de renovación del parque automotor.

Se busca un programa en donde las condiciones para continuar en el mercado contengan incentivos para que el transportador renueve su flota, ya que con los artículos propuestos en la Ley de financiamiento, se beneficia tributariamente a los transportadores que están hoy en día en el mercado.

A su vez, se busca reducir el número de intermediarios en el proceso de desintegración con el fin de combatir la corrupción.

(Al 11 de diciembre de 2018 hay 1344 CCM disponibles - fuente:  
<https://www.runt.com.co/runt/apppub/PortalCiudadano/estadisticas.html>)

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

Los representantes de los transportadores mencionan que falta socialización de la normatividad y sensibilización con el transportador. Así como normas que controlen la sobreoferta de livianos. Preguntan si se tiene proyectado hacer un censo del sector para saber cuál va a ser el impacto de las medidas. El Ministerio de Transporte menciona que está dentro de la agenda hacer el estudio de oferta y demanda del sector, en el primer semestre de 2019.

**COMPROMISOS:**

✓ Se abrirá el espacio de discusión para revisar el tema de programa de renovación de flota para livianos. El Director de Transporte y Tránsito, Juan Felipe Sanabria coordinará la fecha (fecha tentativa: jueves, 13 de diciembre).

**3. ¿Explique la propuesta de manera detallada por parte de Gobierno para el fondo de desintegración física de vehículos y que sucede con el material desintegrado?**

El Ministerio de Transporte afirma que se ha hecho un análisis del procedimiento de cómo se chatarrizan los vehículos. Con base en dicho análisis, se diseñará un nuevo procedimiento enfocado en combatir la corrupción. Se menciona que se está revisando que el nuevo programa contemple beneficios para el transportador como: 19% IVA exento en la compra de vehículo nuevo y no pago del impuesto del 15%. De este modo, se tendría un desincentivo total de 34% para nuevos propietarios de vehículos.

En cuanto a los recursos para mantener el programa, el Ministerio afirma que el plazo obtenido hasta el 30 de junio del 2019, servirá para definir la forma de garantizar los recursos del nuevo programa y aquellos recursos que no se ejecuten antes de este plazo se destinarán al nuevo programa.

Con respecto a los créditos, El Ministerio de Transporte afirma que se ha hecho la gestión con Bancoldex, FNA y Fondo Nacional de Garantías para mejorar las condiciones de accesos y de ejecución de los mismos convenios.

Los representantes de los transportadores proponen utilizar la tecnología para que cualquier transportador le pueda hacer trazabilidad al procedimiento que el Ministerio defina. La Asamblea menciona que ya tiene una propuesta para la renovación de la estructura económica del sector transporte.

En cuanto al material desintegrado, el Ministerio manifiesta que la disposición final de dicho material es un tema que le compete directamente a las empresas privadas (chatarrizadoras). En este sentido, el Ministerio no tiene injerencia sobre este tema en particular.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

#### 4. ¿Cuál es la propuesta detallada sobre la resolución 2498?

El Ministerio de Transporte comenta que se trata de una reglamentación vigente desde el gobierno anterior y que, en este gobierno se han desarrollado 6 mesas de trabajo para discutir el tema. En dichas mesas se revisaron con los gremios las características de los vehículos que presentan dificultades para establecer su PBV, contra el registro nacional de carga. De esta manera, en consenso con los gremios, se homologaron algunos vehículos antiguos con un peso determinado, para poder controlarlos en carretera. Hay unos vehículos que no cuentan con línea, lo que dificulta su asignación. Es necesario que vayan a un organismo de tránsito para poder asignarlos a una de las categorías existentes.

Los voceros de los transportadores denuncian que “cuando el ente regulador son los organismos de tránsito, entran en un proceso de corrupción por parte de los agentes”.

Los representantes de los transportadores mencionan que se vienen cometiendo una serie de errores en el RUNT y los están pagando los transportadores.

Se discute el caso de las fichas técnicas de Mitsubishi. Se concluye que los casos puntuales se revisarán en otros espacios. El Ministerio de Transporte citó a los miembros de la Asamblea el lunes 3 de diciembre a una reunión para revisar esas observaciones y no hubo asistencia por parte de la Asamblea

#### **COMPROMISO:**

- ✓ Hacer un comité técnico donde se integre una sola propuesta de la Asamblea sobre aquellos casos particulares.
- ✓ La Asamblea compila un documento sobre casos excepcionales que presentan dificultades en cuanto a PBV para su revisión por parte del Ministerio.
- ✓ El gobierno está dispuesto a revisar casos particulares con el fin de aclararlos; se debe programar mesa de trabajo martes, 11 de diciembre para revisar los mismos.
- ✓ Se debe realizar un Estudio técnico que permita hacer una resolución hacia adelante.
- ✓ El Ministerio de Transporte deberá emitir una Circular recordando que la tabla de la resolución 2498 está vigente.

#### 5. ¿Cuál es la posición del Gobierno frente a la vida útil?

El Ministerio de Transporte aclara que la desintegración es voluntaria y que este Gobierno no tiene contemplado como política imponer vida útil vehicular para vehículos de carga.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

**6. ¿Cuál es el plan de choque institucional anunciado por el Ministerio para que la Superintendencia de Puertos y Transporte cumpla su función?**

El Ministerio De Transporte informa que el SICETAC tiene en cuenta costos de stand-by. Además, se aclara que el sistema establece unos costos de referencia pero no son obligatorios. Se menciona que al fortalecer la Superintendencia de Puertos y Transporte se reducirán las malas prácticas del sector.

El Ministerio de Transporte afirma que se tiene previsto el fortalecimiento de RNDC con información de puertos e información de peajes y báscula, con el fin de contar con un panorama de información en todo el recorrido. Se podrán hacer observaciones cuando el proyecto se publique en la página del Ministerio. También menciona que es necesario hacer un Decreto de Puertos, con mayores exigencias.

Los representantes de los transportadores solicitan capacitar y formar al equipo de la Superintendencia de Puertos y Transporte. Mencionan que la Superintendencia no se puede concentrar solo en sanciones sino en hacer un acompañamiento. Exigen trato digno para conductores y propietarios.

Los voceros mencionan que se va a perder un dinero, así que van a presentar acción de cumplimiento sobre Transportadora la Estrella. Solicitan reunión con Agua Dulce y Sociedad Portuaria.

Los representantes de los transportadores proponen que se garantice un porcentaje mínimo base para la contratación por parte de las multinacionales para la demanda de servicio de transporte para los transportadores independientes. El Ministerio de Transporte, responde que no puede intervenir en las relaciones entre privados.

Los voceros mencionan que la empresa Makewa (empresa Chilena) no tiene manifiestos de carga. Los obligan a tener la cuenta de ahorros a nombre del conductor y el anticipo se lo consignan ahí. Trabajan con hidrocarburos y se presentan inconsistencias. Afirman que no hay una norma clara sobre tolerancias en básculas.

El Ministerio de Transporte informa que la Superintendencia está en un proceso de transformación con el fin de que funcione de la mejor forma posible y se controlen adecuadamente temas como el de cargues y descargues. Se está revisando la posibilidad de incluir unas bandas de tolerancia para tener mayor control sobre las tarifas.

La Asamblea menciona que entre el 35% y el 40% se queda en intermediación que no le agrega valor al transporte. Afirman que no se reglamentó que los trabajadores independientes pudieran prestar el servicio de transporte. Informan que, por ejemplo, en el Cargue y Descargue, las empresas de transporte u operadores logísticos transfieren el costo a los transportadores y después en el manifiesto de carga ponen ese costo dentro del flete, lo que desfigura la realidad del mercado. Los carros de carga funcionan como bodegas; las ineficiencias logísticas de los demás actores de la cadena recaen en el

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

transportador.

Se propone implementar formas de controlar el *stand-by*. Promover entre los otros actores de la cadena un manual de buenas prácticas logísticas, acompañado de unas sanciones asociadas a su incumplimiento.

Los voceros manifiestan que Teka Transportes establece un valor de pago para aquellos conductores que gasten x galones de gasolina en un viaje determinado, lo que incentiva malas prácticas en el sector.

Los representantes de los transportadores proponen implementar una veeduría ciudadana camionera que acompañe a la Superintendencia de Transporte.

#### **COMPROMISOS:**

- ✓ Se programará una reunión a través del Director Territorial y la ALR para dialogar con Agua Dulce y Sociedad Portuaria en el Valle del Cauca. Coordina Juan Felipe Sanabria, Director de Transporte y Tránsito.

#### **7. ¿Certificar el valor existente para el programa de desintegración física del parque automotor emitido por el Ministerio de Hacienda?**

El Ministerio de Transporte menciona que se va realizar una audiencia pública para dar un informe de cuentas a los transportadores sobre el monto de los recursos asociados al programa de chatarrización y dispuestos a través del Conpes 3759 de 2013. Fecha: el 21 de diciembre de 2018 (fecha y lugar por confirmar).

#### **8. ¿Cuál es el plan de Choque que tiene el Gobierno para la seguridad integral de los transportistas?**

En conjunto con la DITRA, se han identificado puntos de mayor accidentalidad y eventos de inseguridad.

Con respecto al tema de incidentes de seguridad en puntos de control, se están verificando antecedentes de las personas que están realizando el control y se está coordinando para que en esos puntos haya presencia de la Policía.

Se ha logrado controlar la piratería terrestre con este plan y se han obtenido importantes mejoras en la vía.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

Se aclara que, en las carreteras del país no puede haber polizones en los vehículos de carga. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, dentro del marco de sus instrucciones internas, estableció un plan de control a nivel nacional, donde se ordena que, de manera permanente, una vez las autoridades observen alguna anomalía o cualquier conductor requiera el apoyo de la Policía, éste debe prestarse de manera inmediata.

Los voceros alertan sobre el maltrato laboral sobre el conductor de servicio intermunicipal. Plantean que son insuficientes los agentes y que no hay capacidad. Sugieren que se incorporen otras fuerzas de seguridad pública. Solicitan al gobierno se estudie o intervenga sobre los dispositivos colocados por las empresas, los cuales les han ocasionado multas por problemas en la implementación. Solicitan que se revise con los concesionarios la prohibición de zonas de bahías y descansos, ya que requieren mejores condiciones para los descansos en las vías.

#### **COMPROMISOS:**

- ✓ Participación de la Asamblea en el trabajo que viene adelantando la DITRA y las convocatorias que se realicen alrededor de este tema.
- ✓ Ministerio de Transporte compartirá con la Asamblea el Plan Nacional de Seguridad en carretera. La Asamblea realizará las observaciones correspondientes.

#### **9. ¿Cuál es el censo real de los mal matriculados e individualícelos?**

Se estableció un plazo hasta el 28 de febrero de 2019 para establecer y hacer público la totalidad de vehículos mal matriculados.

La Asamblea solicita un comunicado oficial del Ministerio informando sobre el tema.

El Ministerio de Transporte manifiesta que actualmente, no hay ningún proceso de normalización.

Se definió el Procedimiento para identificar con el mayor rigor cuáles son los vehículos mal matriculados.

Se está trabajando con las aseguradoras y el RUNT para que emitan bases de datos a l Ministerio de Transporte.

Los voceros mencionan que los vehículos mal matriculados distorsionaron el mercado y generaron sobreoferta. En el anterior gobierno rodó el planteamiento de efectuar un plan de reposición – esa estrategia está descartada por el actual gobierno.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

Se van a marcar los vehículos mal matriculados. El Ministerio de Transporte solicitó compañía de una unidad fiscal de la fiscalía en este proceso.

El Ministerio de Transporte manifiesta que queda descartada la reposición en cascada con beneficios del programa de reposición.

Los voceros expresan la iniciativa de conformar un comité de casuística para revisar casos puntuales.

**COMPROMISO:**

- ✓ El Ministerio de Transporte socializará el proyecto de acto administrativo en el que se define el procedimiento de normalización, a más tardar el 28 de febrero.
- ✓ El Ministerio de Transporte emitirá un comunicado sobre la definición del plazo del 28 de febrero de 2019 para establecer la totalidad de vehículos mal matriculados y hacer claridad sobre el tema.

**10. ¿Cuál es la posición del Gobierno frente al artículo 44 del decreto 431 de 2017 y cuál será la propuesta para el impacto social?**

El Ministerio de Transporte explicó a los asistentes que contrató en el 2015, con la Universidad Tecnológica de Pereira, un estudio para la determinación de la vida útil de los vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y tiempo de uso de los vehículos del servicio especial. Estudio que concluyó que para el servicio público de transporte especial, la vida útil estaría alrededor de 16 años. Y que además la ley 105 de 1993 claramente determinó que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años, imponiendo al Ministerio de transporte la obligación de exigir la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil. Se expresa que el Ministerio no cuenta con ningún otro soporte técnico y legal para cambiar esta condición, y a pesar de que el estudio se refiere a 16 años, se permitió lo dispuesto por la ley, es decir 20 años. Además, tratándose de los vehículos que al 31 de diciembre de 2018 deben salir del servicio, se está hablando de vehículos 1994 y anteriores que ya sobrepasan los 28 años.

Los voceros de transporte especial de pasajeros manifiestan que hay 6500 vehículos que salen de circulación el 31 diciembre de 2018, lo que genera un enorme daño a miles de familias de conductores y propietarios de estos vehículos, le solicitan al Gobierno Nacional encontrar un mecanismo que suspenda temporalmente o prorrogue la implementación de esta normatividad para este tipo de vehículos. Solicitan que a más tardar se explore una alternativa para esta problemática social al sector.

Por solicitud de los transportadores, el Ministerio de Transporte entregó a los voceros de la Asamblea

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

el estudio sobre servicio de transporte especial, realizado por la Universidad Tecnológica de Pereira, en el cual se establece un límite técnico en el que se garantiza que el vehículo es seguro para prestar servicio de transporte bajo esa modalidad.

Pese a los comentarios del Gobierno, los voceros insisten en la alternativa de la derogación, justificada en que se trata de un problema social que puede “dejar a miles de transportistas sin empleo”, y se requiere que se lleve a instancias superiores.

Los voceros solicitan un mecanismo dentro del marco legal que permita una salida al menos transitoria a la problemática de los vehículos de cargas especiales, sorteando las dificultades jurídicas y la colocación de demandas y tutelas.

### **11. Propositiones del Gobierno frente a los transportes especializados (niñeras, cama baja, y refrigerados**

Con respecto a este tipo de vehículos, los voceros mencionan que no hay estabilidad jurídica, ya que compraron con el dato de la plaqueta del carro. Manifiestan que la carrocería vacía supera el peso impuesto por el Ministerio. Sugieren que no debería haber comparendos durante el tiempo en que se estudie el tema y se efectúen las mesas de trabajo para analizar el caso de esta tipología vehicular. También mencionan que no puede haber retroactividad contra quienes ya tienen un patrimonio adquirido ya que eso atenta contra el mínimo vital de los transportadores.

Los voceros del sector refrigerado mencionan que compraron vehículos bajo unos parámetros y una normatividad que permitía cargar una determinada cantidad específica de carga.

El Ministerio de Transporte manifiesta que los casos de PBV de niñeras, refrigerados y cama-baja se deben revisar, garantizando que no se vaya en contra de la competencia desleal y no vaya en contra de la seguridad vial.

Los voceros solicitan retirar la exigencia de entrar a báscula, mientras no se finalicen las negociaciones. Mencionan que dentro de la normatividad, se debe hacer un estudio técnico para definir PBV de niñeras.

El Ministerio explica que las normas de PBV es el resultado del concepto de peso máximo por eje, de manera que se garantice que no se dañe la infraestructura. La homologación de vehículos se efectúa para garantizar que no se sobrepasen los parámetros autorizados ya que éstos, son la base de diseño de la infraestructura construida. Expresa que el peso por eje obedece a normas internacionales y que el cálculo del peso de transporte tiene que tener en cuenta el peso agregado al vehículo. La suspensión del control en báscula puede generar demandas por parte de los concesionarios viales.

 <b>MINTRANSPORTE</b>	<b>MINISTERIO DE TRANSPORTE</b>	
	<b>PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN</b>	
	<b>ACTA DE REUNIÓN</b>	
	<b>Código:</b>	<b>ASG-F-008</b>

El Ministerio da aclaraciones sobre los principios de Confianza legítima de la administración y el Principio a la igualdad (no se pueden tomar decisiones desde la administración pública de forma inequitativa). Se aclara que un juez es el único que puede calificar una medida administrativa como discriminatoria o no, y ordenar una medida cautelar. Se menciona que el bien general, prima sobre el particular, para este caso la infraestructura y la seguridad vial.

**COMPROMISOS:**

- ✓ El Coronel Jhon Fredy Suárez hablará con el Jefe de La Seccional de Tránsito de Arauca para que se coordine con la autoridad ambiental de la zona lo referente al problema de inmovilización en Arauca.
- ✓ Se coordinará una Comisión en Arauca con el Director de Invias. Coordina Juan Felipe Sanabria, Director de Transporte y Tránsito.
- ✓ Los voceros levantan inmovilización, pero quedan en Asamblea permanente.
- ✓ Se abrirá la discusión técnica al interior del Ministerio de Transporte para revisar la viabilidad de clasificar este tipo de vehículos como especiales – compromiso: emitir concepto el viernes, 14 de diciembre de 2018.



MINTRANSPORTE

MINISTERIO DE TRANSPORTE

PROCESO ADMINISTRACIÓN DEL SISTEMA INTEGRADO DE GESTIÓN

LISTA DE ASISTENCIA

Código ASG-F-007

Versión: 2

PROCESO O DEPENDENCIA QUE REALIZA LA REUNIÓN:

VICE MINISTERIO DE TRANSPORTE

TIPO DE REUNIÓN:

INTERNA

EXTERNA

LUGAR Y FECHA:

BOGOTÁ - 6/12/2010

TEMA A TRATAR:

MESA DE DIALOGO - (FESA) ASAMBLEA NACIONAL DEL TRANSPORTE

Nombre de Expositor:

NOMBRE	ENTIDAD/DEPENDENCIA	CARGO	TELEFONO (EXT.)	CORREO ELECTRÓNICO	FIRMA
BILARDO SAMPAO	MT-DT	CONTRATISTA	—	RSAMPAO@MINT	
Yenny Rozo	OFICINA ASOCIADA Alvaro Ojeda	COORDINADORA	312584969	rozoram@hotmail.com	
Albeiro Franco	SINALCO	INTEGRANTE	3004553242	albeirofranco1970@gmail.com	
Yor May Cobillos S.	ASOCUC	INTEGRANTE	3185443508	yorm.2009@hotmail.com	
WILFRAN HERNANDEZ CHONTRE	ASOCUC	PRESIDENTE	3164823346	chantre_0825@hotmail.com	
ROBINSON BIANCO PARRA	SINALCO	VICEPRESIDENTE	3153750063	sinalco.colombiana@hotmail.com	
José Luis Prado Sob	SINALCO	Fiscal	3187167278	sinalcorev.fiscal@gmail.com	
Alejandro Cuervo Calle	Asamblea Nacional	Asesor	3102405613	alejandrocuervo@gmail.com	
Alvaro Quiñones	Asamblea Nacional	integrante	3102789335	alquimol14@hotmail.com	
Rodolfo Salgado	ATCCO	presidente	314205141	pacaroda11986@gmail.com	
JEFFERSON ORTIZ BUSTOS	SUNCOPTANSCO	ASISOR	3100802719	—	
José Rosendo Almenza	SUNCOPTANSCO	presidente	3175020863	josescalmenza@hotmail.es	
Carolina Parra	Niñeras	Asesor	3193984614	caritof05@yahoo.com	
Germin Suarez A	Niñeras	R. legal	3204898313	arturo.212008@hotmail.com	
Luis D Rojas Gomez	SUNCOPTANSCO	vicepresidente	3138936879	enlavarco@hotmail.com	
José Edison Parra E	Asociación Andina	Presidente	3003117939	jaclcuogutierrez@gmail.com	
Weimar Vallejo Arias	Asamblea Nat	M.J.D.	3185604496	atcweimarv@hotmail.com	

