

## **SOPORTE TÉCNICO**

***«Por el cual se modifica la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación al ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga.»***

### **ÁREA A CARGO:**

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

### **FECHA PREVISTA PARA LA ADOPCIÓN:**

ABRIL DE 2019

### **ELABORÓ:**

VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE  
DIRECCIÓN DE TRANSPORTE Y TRÁNSITO

**10 DE ABRIL DE 2019**

## **I. ANTECEDENTES**

Que el literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establece que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que los numerales 1 y 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establecen que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Así mismo, que corresponde a las autoridades competentes diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Que los artículos 5° y 66 de la Ley 336 de 1996 disponen que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado y que este debe garantizar su prestación y la protección de los usuarios, mediante, entre otras medidas, la regulación del ingreso de vehículos por incremento al servicio público.

Que el Decreto 1347 de 2005, dispuso en su artículo 1° que, el ingreso de vehículos al parque de servicio público de transporte terrestre automotor de carga se haría por reposición, previa demostración que el o los vehículos fueron sometidos al proceso de desintegración física total, la cancelación de la licencia de tránsito y el Registro Nacional de Carga, igualmente ingresarían por reposición los casos de pérdida total o hurto.

Que el Decreto 3525 de 2005, estableció que en caso de que el adquirente de un nuevo vehículo de carga no efectuara la reposición a que estaba obligado, podría ingresar el vehículo prestando a favor del Ministerio de Transporte una caución consistente en garantía bancaria o mediante póliza de seguros expedida por una compañía del ramo debidamente habilitada

Que mediante el Decreto 2085 de 2008, se adoptaron medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

Que el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, preceptúa que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y que sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional.

Que a través del Decreto 2450 de 2008, se modifica parcialmente el Decreto 2085 del 11 de junio de 2008, en el sentido de establecer medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con capacidad superior a tres (3) toneladas, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

Que el Decreto 1131 de 2009 modificó el Decreto 2085 de 2008, disponiendo medidas para el ingreso 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, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

Que mediante el Decreto 1769 de 2013, se modificó el artículo 1° y se derogan los artículos 6°, 7° y 8° del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 2450 de 2008 y 1131 de 2009, estableciendo medidas para el ingreso 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, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto.

Que posteriormente, se expidió el Decreto 2944 de 2013 a través del cual se modificó los artículos 1° y 3° del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 2450 de 2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013, en el sentido de establecer las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto y exceptuar del ingreso por reposición por desintegración física total y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso a los vehículos tipo volqueta; mezcladoras (mixer); compactadores o recolectores de residuos sólidos; blindados para el transporte de valores; grúas aéreas y de sostenimiento de redes; equipos de succión limpieza alcantarillas; equipos irrigadores de agua y de asfaltos; equipos de lavado y succión; equipos de saneamiento ambiental; carro taller ; equipos de riego; equipos de minería; equipos de bomberos; equipos especiales del sector petrolero; equipos autobombas de concreto.

Que mediante el Decreto número 1079 de 2015, se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual, en la Parte 2, Título 1, Capítulo 7, Sección 7, se adoptaron las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, a través del mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto, y previó que el Ministerio de Transporte determinará las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto.

Que mediante la Resolución 332 de 2017 el Ministerio de Transporte definió las condiciones y el procedimiento de los trámites inherentes a la política pública de modernización del parque automotor de carga, que deben cumplir los vehículos para que sus propietarios accedan al reconocimiento económico por desintegración, para el registro de vehículos de carga por reposición y caución y el procedimiento que deben seguir las entidades que participan en los respectivos procesos.

Que mediante el documento CONPES 3759 de 2013 se declaró la importancia estratégica el programa para la Promoción y Renovación del Parque Automotor de Carga, contemplando inversiones del orden de 1,1 billones de pesos, quedando pendiente un valor por ejecutar.

Que de acuerdo al Decreto 2156 de 2018 se modificó el plazo establecido para la ejecución de los recursos del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga.

Que de acuerdo a las mesas de trabajo realizadas con los diferentes actores de la cadena de transporte y logística, se hace necesario incentivar la modernización del parque automotor de carga.

Que de acuerdo con lo anterior, se hace necesario modificar la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, en relación a los requisitos de ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga.

## **II. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA (JUSTIFICACIÓN)**

Para determinar la oportunidad y conveniencia, debemos basarnos en el espíritu de las normas que crearon y regularon el Programa para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga, el Gobierno Nacional debe propender no solo por establecer herramientas que permitan determinar el estado de la oferta y la demanda de vehículos que prestan el servicio de transporte de carga en el territorio nacional, sino también construir mecanismos orientados a reducir o eliminar las externalidades negativas que impactan el sector, como lo son, las emisiones contaminantes, la congestión en los corredores logísticos, la siniestralidad vial y los elevados costos variables del transporte, asociados con la antigüedad del parque automotor.

A raíz de los CONPES 3489 de 2007 y 3759 de 2013, los cuales han permitido dar lineamientos para una normativa que ha logrado resultados parciales: para el periodo entre 2013 y 2018, de un total de 1,1 billones asignados se ejecutaron 0,7 billones, en el mismo periodo se desintegración 19.818 vehículos, el cual tenía una meta de 22.000 en el PND 2014-2018, sin embargo, dichos resultados de desintegración no lograron reducir la edad promedio, ya que el mismo programa restringía la adquisición de vehículos de carga nuevos a menos que se desintegraran los respectivos vehículos antiguos.

Debido a lo anterior, la edad promedio del parque automotor no se ha reducido, ya que para el año 2013 se ubicaba en 21,3 años y para el año 2018, se ubicó en 21 años<sup>1</sup> cuando la meta del PND 2014-2018 era lograr 15 años de edad promedio, por lo tanto, se evidencia la necesidad de actualizar la política para la modernización del sector transporte automotor de carga y enfocar el nuevo programa de desintegración bajo unos principios de transparencia, agilidad y sostenibilidad en el largo plazo.

Por lo anterior, es necesario continuar con políticas y mecanismos que nos permitan seguir avanzando en obtener mejores resultados en la eficiencia del transporte de carga, y reducir las emisiones contaminantes, a través de la modernización del parque automotor de carga. Así, se hace necesario realizar modificaciones a normas y programas que nos llevarán al cumplimiento de objetivos de emprendimiento y mejoras al sector transportador de carga.

## **III. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y POBLACIÓN OBJETIVO**

---

<sup>1</sup> El parque automotor de carga activo, considerando todos los modelos, las clases camión y tracto camión, el tipo de servicio público y particular que tienen un PBV mayor a 10.5 toneladas es de 119.517 vehículos con una edad promedio de 21 años. Fuente: Grupo de Logística y Carga del Ministerio de Transporte, documento interno “Análisis Parque Automotor de Carga - 2018”

Según el registro<sup>2</sup> del RUNT, el sector del transporte de carga, se encuentra compuesto por un total de 119.517<sup>3</sup> vehículos de más de 10,5 toneladas de peso bruto vehicular. De ellos, 103.580 vehículos, son de servicio público, repartidos entre camiones (48,47 %) y tractocamiones (51,52%).<sup>4</sup>

Asimismo, de los 103.580 vehículos de servicio público, el 65% del total de la flota registra una antigüedad mayor a los 10 años, lo cual incide negativamente tanto en la eficiencia del sistema, como en la generación de contaminantes y mayor consumo de combustible.

En este contexto, se plantea una estrategia para promover la modernización del parque automotor de carga pesada, mediante la desintegración vehicular y la renovación del parque automotor, recurriendo a un conjunto de medidas, consideradas asequibles para los propietarios de los vehículos en el universo precitado. Este último, se detalla en la **tabla No 1 y tabla No 2**.

**Tabla 1.** Población de vehículos de transporte de carga público con peso bruto vehicular igual o superior a las 10,5 toneladas

Antigüedad del parque (años)	Total de vehículos	Participación	Total Camiones	Total Tractocamión
Critico - Más 36	21.233	20,50%	16.967	4.266
Alto -Entre 21 – 35	19.085	18,43%	10.645	8.440
Medio - Entre 16 – 20	2.462	2,38%	1.328	1.134
Bajo- Entre 0-15	60.800	58,70%	21.274	39.526
<b>Total general</b>	<b>103.580</b>	<b>100,00%</b>	<b>50.214</b>	<b>53.366</b>

**Fuente:** RUNT

**Tabla 2.** Población de vehículos de transporte de carga de servicio público particular con peso bruto vehicular igual o superior a las 10,5 toneladas.

Antigüedad del parque automotor (años)	Total de vehículos	Total de Camiones	Total de Tractocamiones
Critico - Mas 36	8666	7858	808
Alto - 21 – 35	3487	3089	398
Medio- 16 – 20	1309	1200	109
Bajo- 0-15	2475	2077	398
<b>Total general</b>	<b>15937</b>	<b>14224</b>	<b>1713</b>

**Fuente:** RUNT

El objetivo principal del programa es modernizar cerca de 53.000 vehículos, en función de su mayor antigüedad. El programa busca mejorar las emisiones contaminantes, ambientales y material particulado, a través del ascenso tecnológico, esperando mayores eficiencias en términos de costos, tiempos, calidad,

<sup>2</sup> Cifras con corte al 13 de noviembre de 2018. Fuente: RUNT.

<sup>3</sup> No se contabilizaron los vehículos mencionados en el Art. 2.2.1.7.7.1 del Decreto 1079 de 2015.

<sup>4</sup> La fuente de las cifras es el RUNT, y fueron analizadas por el Grupo de Logística y Carga, las cuales son dinámicas.

confiabilidad, trazabilidad y sincronización en los movimientos de carga que hacen parte de la cadena de transporte y logística nacional.

El programa plantea beneficios económicos, tributarios, financieros y sociales constituidos por acceso a tasas compensadas de crédito dirigidos a los propietarios de vehículos de transporte de carga, en aras de mejorar sus condiciones empresariales y la calidad de vida de sus familias.

#### IV. VIABILIDAD JURÍDICA

Marco Jurídico:

- Decreto 1347 de 2005: Ingreso por reposición, previa demostración que el o los vehículos repuestos fueron sometidos al proceso de desintegración física total, la cancelación de su licencia de tránsito y del Registro Nacional de Carga.
- Resolución 1150 de 2005: Procedimientos para el Registro por Reposición y lo correspondiente a la desintegración física total de los vehículos de esta modalidad.
- Decreto 3525 de 2005: En caso de que no se efectúe la reposición se deberá hacer la caución de la póliza cuando el término supere los 18 meses.
- Conpes 3489 de 2007: Canalizar los recursos en un Fondo Nacional de Garantías y/o el Banco de Comercio Exterior de Colombia – Bancoldex.
- Decreto 2085 de 2008: Determina el valor de la caución y reduce el tiempo de validez de 18 a 6 meses. Además, Diseña el “Programa de Promoción para la reposición y renovación del parque automotor de carga” y la utilización del RUNT.
- Decreto 4372 de 2008: “Los recursos de la caución se destinarán al programa”
- Resolución 4160 de 2008: Se establece el procedimiento de postulación para el reconocimiento económico por desintegración física total.
- Resolución 487 de 2009: Se modifican los valores de reconocimiento económico.
- Decreto 1131 de 2009: La condición para postularse al proceso de reposición y reconocimiento será tener un vehículo superior a 10.500 kilogramos en el atributo de Peso Bruto Vehicular.
- Resolución 7036 de 2012: Se establecen las condiciones y el procedimiento para el reconocimiento económico por desintegración física total y para el registro inicial de vehículos de transporte de carga por reposición de vehículos con capacidad de carga superior a 10.500 kilogramos
- CONPES 3759 de 2013: se determinan los lineamientos de política para la modernización del transporte automotor de carga y declaratoria de importancia estratégica del programa de reposición y renovación del parque automotor de carga.
- Decreto 1517 de 2016: por medio del cual se crea el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) y se adicionan unos artículos a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015. Adicionalmente en sus artículos 1, por medio del cual se adiciona el artículo 2.2.1.7.7.9. se regulan las condiciones del programa de promoción para la reposición y renovación del parque automotor.
- Resolución 332 de 2017: se reglamentaron los procesos de normalización y la matrícula de vehículos a través de CCM, indicando que los recursos por concepto de la normalización y las pólizas de los CCM que sean siniestradas se deben consignar a favor del tesoro nacional.

Teniendo en cuenta las normas citadas anteriormente, resulta indispensable dar continuidad a la política pública fijada en materia de modernización del parque automotor de carga, a través de una nueva estrategia en la que se busca, mediante incentivos económicos y tributarios, promover la renovación del parque automotor de carga con peso bruto vehicular mayor a 10.5 toneladas, en pro de la competitividad y el ascenso tecnológico que aporten de manera integral al sector, en aspectos como la seguridad vial y a la mitigación de efectos negativos en el ambiente y calidad del aire.

## V. ESTUDIO PRELIMINAR IMPACTO ECONÓMICO

Teniendo en cuenta las precisiones normativas anteriores, y según cifras del RUNT, el parque automotor de transporte de carga se compone de 409.036 vehículos, los cuales 255.486 corresponden exclusivamente al servicio público de transporte de carga por carretera, exceptuando las volquetas, lo cual estima que el 80% de estos vehículos están en propiedad de transportadores tradicionales o pequeños propietarios y de esos el 83% son dueños de un sólo vehículo, el 11% son dueños de más de 2 vehículos y el 6% son dueños de más de 3 automotores de carga; lo que deja ver con claridad, que se hace necesario que el Gobierno tome medidas que permitan conservar el capital del primer grupo de propietarios, ofreciendo mecanismos de postulación al programa de modernización, a través de alternativas voluntarias para la reposición y/o reconocimiento económico, con el objetivo de conservar un espacio en el mercado a cerca de 204.388 familias que depende de esta actividad.

Reconociendo el compromiso del Gobierno Nacional, en promover políticas de atención al sector de carga, y anudado a los escenarios anteriormente señalados, se desarrolló el CONPES 3759 de 2013, el cual dicta los lineamientos para la política de modernización del transporte automotor de carga, donde se plantean las directrices para la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga, en particular, lo concerniente a las condiciones y estándares para la prestación del servicio de transporte, así como la renovación de la flota de manera sostenible.

En consecuencia, con miras de mitigar los efectos negativos de las principales externalidades del transporte (contaminación, congestión, accidentalidad, costos variables), y promover medidas integrales para mejorar las condiciones de los actores (propietarios, clientes del servicio, conductores y sus familias, y la sociedad en general); el gobierno nacional está diseñando un programa de modernización del parque automotor de carga con una serie de beneficios económicos y tributarios para los pequeños transportadores que deseen desintegrar o renovar su vehículo.

Con el fin de contribuir a la consecución de los recursos para financiar las acciones definidas en el nuevo programa de modernización de vehículos de carga, las entidades del Gobierno Nacional involucradas en esta política desarrollarán, entre otras, las siguientes estrategias:

- El Ministerio de Hacienda y Crédito Público transferirá, el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del *“Programa para la Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”*, actual programa del Ministerio de Transporte.
- Los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización vehicular.
- El pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno Nacional, como requisito para su matrícula inicial.
- Gestionar recursos de cooperación internacional con organismos multilaterales que financien proyectos relacionados con estudios para la modernización del parque automotor.

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, el Ministerio de Transporte y DNP gestionarán recursos de funcionamiento para realizar las actividades a su cargo o para prestar el apoyo a las demás entidades en la implementación del plan de acción de la política.

Los beneficios económicos que puede generar el programa, de acuerdo a las experiencias internacionales en materia de renovación de flota, como el caso de México, que muestran resultados con impactos en la edad promedio de la flota de carga logrando una edad de 16 años. De acuerdo con las cifras estimadas por la Cámara Nacional de Autotransporte de Carga (CANACAR) en México, uno de los incentivos



a los transportadores para renovar su flota es la reducción de los costos de operación de un vehículo de carga de más de 20 años de antigüedad respecto a un vehículo nuevo, lo cual puede llegar a ser aproximadamente nueve veces superior en términos de utilidad neta.

CONCEPTO	Valores mensuales USD <sup>5</sup>	
	VEHÍCULO + 20 AÑOS	VEHÍCULO NUEVO
Ingresos (a)	2,348	9,391
Costo variable (b)	2,273	7,701
Costo fijo (c)	35	235
Costo total (d) = (b + c)	2,308	7,935
Utilidad antes de impuestos (a – d)	39	1,455
% Utilidad antes de Impuestos/Ingreso	1.7	15.5
Impuesto a cargo	7	255
Utilidad neta	33	1,200
% Utilidad neta/Ingreso	1.4	12.8

Lo anterior evidencia que realizando una renovación del parque automotor de carga se generan dinámicas económicas positivas para el sector de transporte de carga generando mayores eficiencias y utilidades a los transportadores.

## VI. POSIBLE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL

El 65% del total de la flota de vehículos de carga, registra una antigüedad mayor a los 10 años, lo que implica, baja eficiencia y mayor consumo de combustible (por cada unidad), incidiendo negativamente en las emisiones generadas de contaminantes criterio (Óxidos de nitrógeno, NOx; y Partículas PM10 y PM2.5); así como de gases de efecto invernadero (Bióxido de Carbono, CO2; Metano, CH4; Óxido Nitroso, NOx; Perfluorocarbonos, PFC's; Hidroperfluorocarbonos, HFC's; Hexafluoruro de Azufre, SF6).

Las emisiones de los vehículos pueden clasificarse en tres grupos<sup>6</sup>:

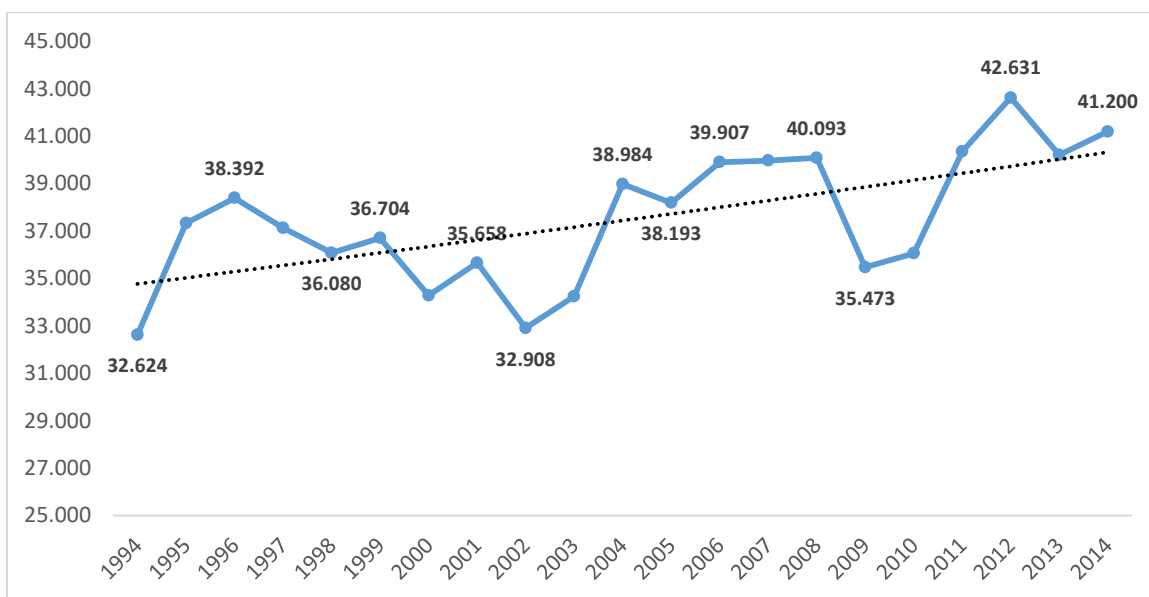
- a) **Emisiones de gases de escape:** Son producidas por la combustión de los derivados del petróleo, como la gasolina, gasóleo, gas natural y gas licuado de petróleo (GLP).  
Estos combustibles, son mezclas de diferentes hidrocarburos, por lo que en presencia de oxígeno del aire, la combustión produce agua y CO<sub>2</sub>.  
Además, como la combustión no es perfecta, se producen diversos contaminantes que dependen del tipo de combustible usado, sea: NOx por reacción del nitrógeno del aire con el oxígeno a altas temperaturas; CO, HC por partículas (PM), entre otros.
- b) **Emisiones por abrasión:** Son las que se producen por la abrasión mecánica y la corrosión de las partes del vehículo, en concreto de partículas (PM) y de algunos metales pesados. Las partículas se producen de forma significativa de los neumáticos, frenos y embrague, el desgaste de la superficie de la carretera o la corrosión del chasis, carrocería y otros componentes del vehículo.
- c) **Emisiones por evaporación:** Son resultado del escape de vapores del sistema de combustible y compuestos orgánicos volátiles (VOCs), que se emiten en todo momento, incluso si el vehículo está parado con el motor parado.

<sup>5</sup> Cifras por unidad motriz, USD al tipo de cambio peso mexicano-dólar del 20 de febrero de 2019.

<sup>6</sup> European Environment Agency: Explaining Road Transport Emissions – A non-technical guide, 2016

Es importante destacar que los contaminantes criterio, son aquellos que presentan una incidencia negativa sobre la salud pública, pues son causantes de enfermedades respiratorias. Por otra parte, los gases de efecto invernadero, tienen un impacto sobre el medio ambiente, según la evidencia empírica de carácter internacional.

De acuerdo con cifras del Banco Mundial, en Colombia se ha registrado un incremento en las emisiones de CO<sub>2</sub> en un 20,8%, desde 1994, hasta 2014, pues el volumen de toneladas métricas de CO<sub>2</sub> equivalente, pasó de 32,624 a 41,200, como se muestra a continuación:



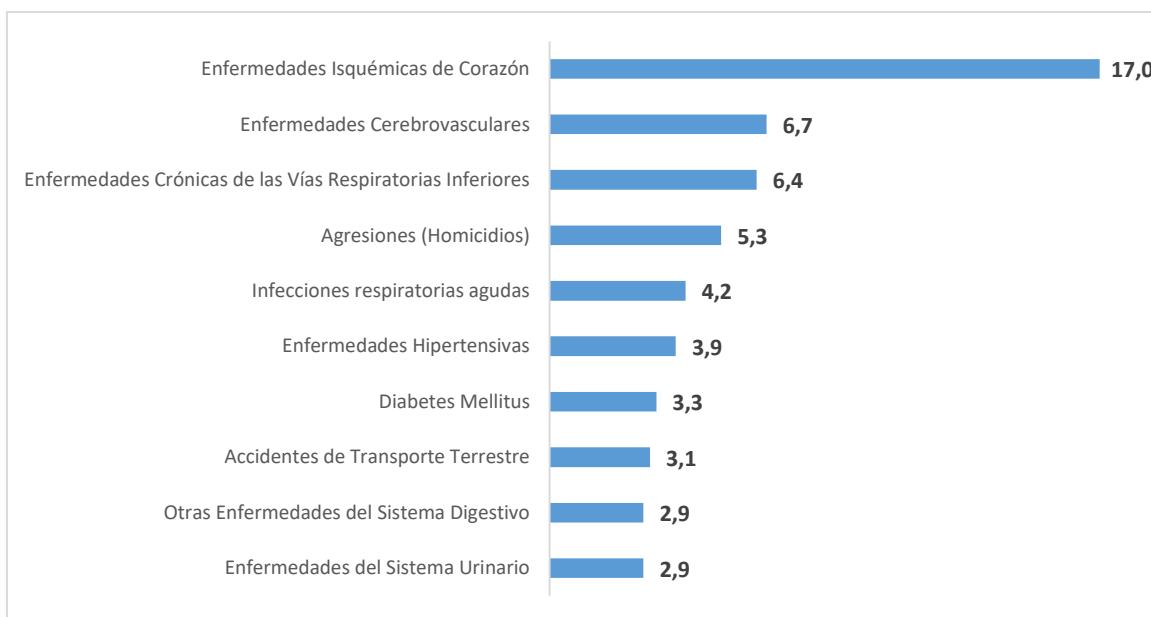
**Ilustración 1. Emisiones de CO<sub>2</sub> originadas por el transporte en Colombia 1994-2014 (miles de toneladas métricas de equivalente de CO<sub>2</sub>)**

**Fuente:** Banco Mundial. *Datos: Emisiones de CO<sub>2</sub> originadas por el transporte. 2019.*

Adicionalmente el transporte de carga representa una fuente importante de emisiones de gases de efecto invernadero, es una fuente significativa de emisiones formadoras de smog y otros contaminantes dañinos, los cuales impactan la salud pública, especialmente los niños y los ancianos.

Durante 2017, Colombia registró dentro de sus diez principales causas de muerte, las enfermedades respiratorias. La tercera causa de muerte fueron las enfermedades crónicas de las vías respiratorias inferiores, que comprenden la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC) y sus diferentes formas, tales como la bronquitis crónica y el enfisema.

La quinta causa de muerte fue relacionada con infecciones respiratorias agudas, que constituyen a un grupo de enfermedades que se producen en el aparato respiratorio, causadas por diferentes microorganismos como virus y bacterias, que comienzan de forma repentina y duran menos de 2 semanas. La mayoría de estas infecciones, como el resfriado común, son leves; no obstante, dependiendo del estado general de la persona, pueden complicarse los síntomas, a tal punto de amenazar la vida, como en el caso de las neumonías.



**Ilustración 2. Diez primeras causas de muerte en Colombia durante el 2017 (total nacional).**

**Fuente:** DANE, Estadísticas Vitales 2017.

Actualmente, existen diversas metodologías que se orientan a la medición más precisa posible de las emisiones contaminantes de los vehículos de transporte. Si bien, los resultados varían en función del tamaño de la flota, su antigüedad y los mecanismos de renovación, existe evidencia de que la eficiencia energética de un vehículo nuevo es mayor con respecto a la registrada por un vehículo de más de diez años de antigüedad.

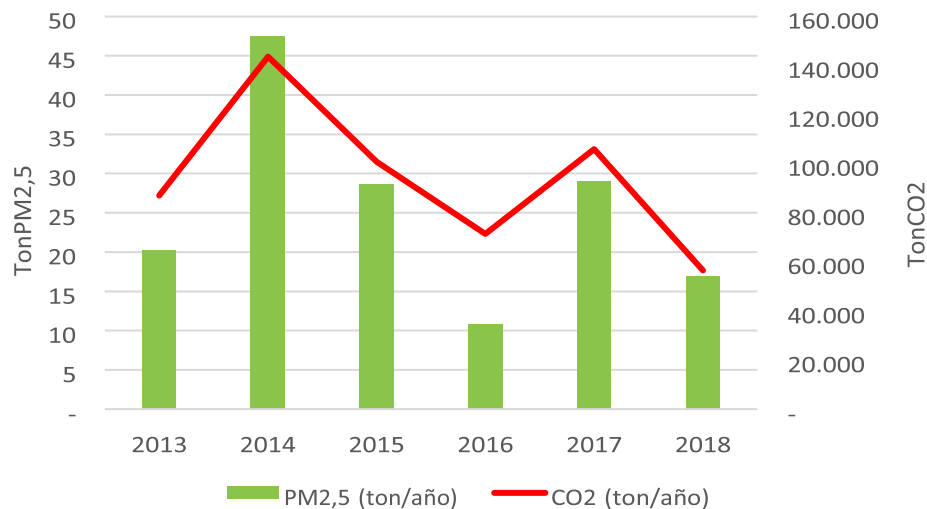
Como se ha venido sosteniendo desde la expedición del CONPES 3759, teniendo en cuenta que el 97.4% de la carga terrestre del país se transporta en camión o tractocamión, el uso de combustibles fósiles y el desgaste de las vías asociado a las condiciones técnicas de los vehículos presenta un porcentaje elevado, por lo que con la renovación o modernización del parque automotor, se pretende reducir la reducción en la emisión de partículas contaminantes y la protección del patrimonio de la nación representado en la infraestructura vial del país

La desintegración de vehículos antiguos, en deficientes condiciones de mantenimiento y su reemplazo parcial por vehículos modernos, con mejores condiciones tecnológicas y de mantenimiento, genera beneficios ambientales asociados con la reducción de las emisiones tanto de material particulado como de gases de efecto invernadero. El primero genera impactos directos sobre la salud humana, pues ocasiona y exacerba enfermedades cardiorrespiratorias; el segundo, contribuye al fenómeno global de cambio climático.

Dentro de los beneficios de la Política de Modernización del Transporte Automotor de Carga, enmarcada en el CONPES 3759, se han identificado beneficios ambientales en ambos sentidos, calidad del aire y cambio climático. Inclusive en el año 2013 el Gobierno Nacional registró ante la Convención Marco de las Naciones Unidas para el Cambio Climático (CMNUCC) una Acción de Mitigación Nacionalmente Apropriada -NAMA, por sus siglas en inglés, asociada a los resultados de dicho programa.

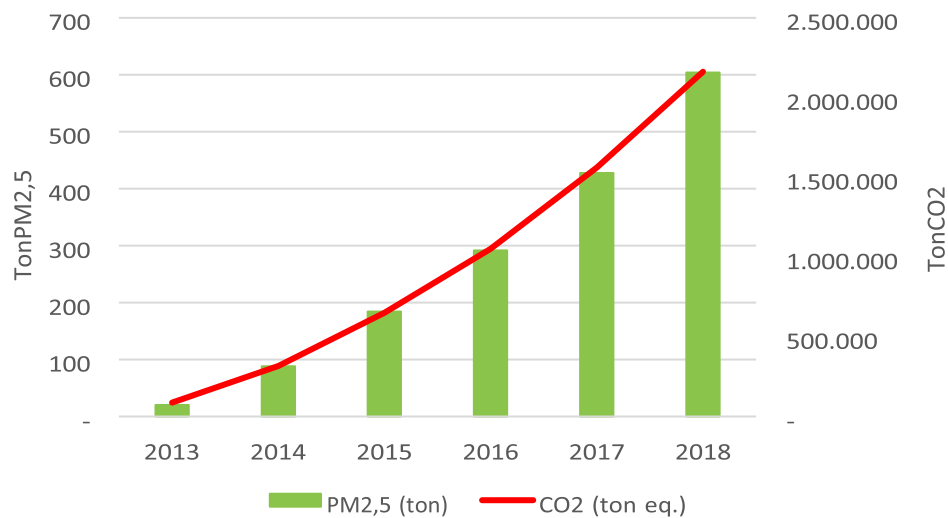
Es importante considerar que las reducciones de emisiones asociadas a la modernización del parque automotor se mantienen en el tiempo de operación de los vehículos y se van acumulando a medida que se avanza en el mismo, es decir que, si bien cada año se generan reducciones de emisiones por la renovación, estas se van acumulando de forma exponencial.

La gráfica siguiente presenta las reducciones obtenidas por las postulaciones ejecutadas cada año.



**Gráfica 5.** Reducción de emisiones generadas por cada año del programa. Fuente: Ministerio de Transporte.

En la siguiente gráfica se presentan las reducciones acumuladas generadas por el programa, donde se observa el potencial de crecimiento de los beneficios ambientales del mismo, por lo que, desde el punto de vista ambiental se considera estratégico continuar con el programa.



**Gráfica 6.** Reducciones acumuladas. Fuente: Ministerio de Transporte.

El programa de renovación vehicular ha tenido un impacto positivo en la disminución de emisiones, se estima una reducción acumulada neta de unas 2.160.000 toneladas de dióxido de carbono (CO2) y unas 604 toneladas de material particulado fino, (PM2.5), razón por la cual se debe continuar.

## **VII. CONSIDERACIONES FINALES**

Se espera que la implementación del programa permita dinamizar la modernización efectiva del parque automotor de carga, logrando los siguientes objetivos:

- Incentivar la desintegración de los vehículos de transporte de carga con antigüedad igual o superior a 20 años.
- Promover la entrada al mercado de vehículos con nuevas tecnologías, más eficientes y que brinden mejores condiciones de seguridad vial en la operación del transporte de carga.
- Contribuir a la reducción de emisiones contaminantes, de CO<sub>2</sub> y material particulado, generadas por los vehículos de transporte de carga, con más de 10,5 toneladas de peso bruto vehicular.