

«Por el cual se sustituye 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»						
Fecha	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
26/04/2019	RICARDO VIRVIEZCAS	UNIÓN COLOMBIANA DE TRANSPORTADORES - UCT	1- Artículo en el 2.2.1.7.7.7. Destinación dineros recaudados por el ingreso de vehículos nuevos de transporte de carga los dineros percibidos por el saneamiento deberán de ser utilizados para la Reposición del Parque Automotor única y exclusivamente de Modernización no para pagar la chatarrización, sino únicamente utilizados para ayudar a financiar los vehículos de Modernización.		X	El programa busca la modernización del parque automotor de carga con más de 10,5 toneladas de peso bruto vehicular, a través de incentivos a los propietarios de vehículos que deseen salir del sector, así como aquellos que deseen renovarse.
			2- Artículo en el 2.2.1.7.7.8. Trámite de Certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Debe ser acorde al Decreto Presidencial N°632 del 12 de Abril de 2019, que es por 2 años; en igualdad de condiciones a los vehículos que se traigan con energías limpias en su funcionamiento.		X	El certificado de cumplimiento de requisitos no se se utiliza unicamente para efectos de normalización vehicular. Se deben respetar los derechos adquiridos para efectos de reposición de los vehículos.
			3- Teniendo como base, la regulación los vehículos sometidos al proceso de modernización, por su edad deben de estar excluidos de IVA como reza la: Ley 1943 del 2018 en el artículo 476 numeral noveno.		X	Del numeral 9 del artículo 476 del Estatuto Tributario, no se puede interpretar que existe un requisito de antigüedad para la prestación del servicio. Adicionalmente, la exención del IVA aplica para la reposición por vehículos nuevos, según lo mencionado en el artículo 477 del Estatuto Tributario.
			4- Los vehículos sometidos a reposición para modernización que sean de tecnologías limpias; alternativas tendientes a mejorar el medio ambiente sin interesar el país de origen de importación de estos vehículos deben de quedar exceptuados del pago de Arancel de Importación. Medida que nos conllevaría a buscar verdaderamente el mejoramiento Tecnológico como lo implementa el borrador de decreto y lo dice La Ley 1943 del 2018 para las rebajas de cargas impositivas.		X	El Ministerio de Transporte no puede establecer beneficios tributarios que la Ley de Financiamiento no lo hayan señalado, es competencia propia del legislador. Adicionalmente, el Estatuto Tributario mantiene los beneficios para los vehículos nuevos híbridos y eléctricos.
			5- Deben ser exonerados de todo el arancel de importación, todos los vehículos que sean importados con vía de modernización, previa desintegración de un vehículo que demuestre que está en el proceso de "Modernización del parque automotor".		X	Se reitera la respuesta al numeral anterior.
			6- Los vehículos mal denominados "Matera" deben de tener un reconocimiento económico, toda vez que ellos llegaron a esa condición por la competencia desleal de "los carros mal matriculados". Se les debe reconocer el 50% (\$25.000.000), que les reconocen a los demás vehículos, aparte del IVA y del arancel.	X		Se acoge parcialmente la observación, toda vez que el programa contemplará un reconocimiento económico para los propietarios de vehículos con éstas características.
26/04/2019	JOSÉ MANUEL GÓMEZ SARMIENTO	ASOBANCARIA	1. Parágrafo 1 del artículo 2.2.1.7.7.2. Registro inicial.  La redacción actual del Parágrafo 1° de este Artículo establece que la matrícula de los Vehículos allí listados se podrá realizar sin el pago del 15% del valor comercial del vehículo. Para evitar posteriores discusiones interpretativas sobre el entendimiento de este parágrafo, se recomienda que se precise que la matrícula se encuentra exenta de pago en todos casos, es decir, por reposición o sin ella. Para el efecto, se propone la siguiente redacción para el inciso primero del referido Parágrafo:  "Parágrafo 1: En todos los casos en los que se solicite (e)l registro inicial de vehículos rígidos, de las carrocerías que a continuación se relacionan, estarán exentos del pago del porcentaje señalado y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso: (...)"	X		Se acoge la observación.
			2. Artículo 2.2.1.7.7.3. Equivalencia para la reposición  Pareciera que en el segundo inciso de este artículo se presenta un equívoco en la redacción, puesto que establece que la equivalencia entre el vehículo a registrar y el que se va a sustituir se dará siempre y cuando no se cumpla la condición de tener el vehículo a registrar un peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos. Como lo que debiese consagrar esta disposición es la equivalencia en todos los casos, se recomienda cambiar el inciso segundo del referido artículo por el siguiente texto:  "En estos casos se deberán tener en cuenta las siguientes equivalencias: (...)"	X		Se acoge la observación y se aclara la redacción.

26/04/2019	JUAN CARLOS RODRIGUEZ	COLFECAR	<p>ARTÍCULO 2.2.1.7.7.2. REGISTRO INICIAL</p> <p>Colfecar propone incentivar la modernización del parque automotor a través de las empresas de transporte con el incentivo de la exención del pago del 15% mediante la venta escalonada de vehículos entre 5 y 10 años de antigüedad y la desintegración física total de un vehículo equivalente.</p> <p>PROPUESTA:</p> <p>"El registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, se podrá realizar ante cualquier organismo de tránsito por registro de vehículo nuevo o por reposición. Será por reposición cuando el vehículo entra en reemplazo de un vehículo del servicio de carga que haya sido sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida o destrucción total o hurto.</p> <p>En el evento que se trate del registro inicial de vehículos nuevos nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, quien solicite el registro inicial deberá pagar un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, destinado a la financiación del programa de modernización del parque automotor de carga.</p> <p><i>El párrafo anterior no tendrá aplicación respecto a las empresas de transporte que en calidad de propietarias del equipo lleven a cabo operaciones de reposición escalonada.</i></p> <p><i>Cuando se trate del registro inicial de vehículos nuevos nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga que ingresen en reposición de un vehículo sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida total o destrucción total o por hurto se deberá cumplir con los requisitos que establezca el Ministerio de Transporte y no se deberá cancelar el valor del 15% indicado en el inciso anterior.(...)"</i></p>		X	No se incluye en el contenido del decreto, no obstante el programa contemplará la posibilidad de reposición vehicular para cualquier propietario de vehículos, de cualquier antigüedad, sin el pago del 15% del valor comercial de un nuevo vehículo. Lo anterior permite que se de la reposición en cascada.
			<p>ARTÍCULO 2.2.1.7.7.6. PROGRAMA PARA LA MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA</p> <p>Es fundamental que el Ministerio de Transporte realice una propuesta de <b>programa trasnversal que contemple la realidad operativa y económica del sector</b> atendiendo las condiciones objetivas y subjetivas de los actores de la cadena; en particular, no resulta viable una política pública de renovación que no contemple beneficios para las empresas de transporte.</p> <p>Por lo que proponemos se incluya en reformas futuras extender los incentivos tributarios y de líneas de crédito blando que se establezcan a la empresa de transporte habilitada.</p>		X	
26/04/2019	ZANDRA GRIMALDOS CARVAJAL		<p>Al comprar un vehículo nuevo solo pagaría un solo 15% de la factura sin iva que iría para el fondo de modernización del parque automotor cuando no tenga un vehículo a reponer o sea que no tenga un vehículo chatarrizado o perdida total o destrucción total o por hurto. ????</p> <p>el 50 % que se queda el Ministerio para que es?????</p> <p>si no quiero modernizar pero solo quiero que me paguen el 100% de la desintegración con fines económicos, se puede ????</p> <p>El Ministerio de transporte como va agilizar el trámite de matrícula inicial cuando el propietario va a sacar el crédito con el banco por que este se demora en el análisis de crédito y desembolso de una parte del crédito porque los bancos no prestan el 100% del Crédito y además ustedes se demoran en pagar el 50% del vehículo desintegrado dependiendo del dinero que gira el Ministerio de hacienda (dinero que es del nuestro fondo de las pólizas).</p>		X	<p>En efecto, cuando se trate de la reposición por vehículo desintegrado, o perdida total o hurto, estará exento del pago del 15% del valor comercial del vehículo nuevo.</p> <p>El Ministerio de Transporte no se quedará con ningún porcentaje, será un fondo común, administrado por una fiducia.</p> <p>En efecto, si el propietario de un vehículo que no quiera reponer por un vehículo nuevo, podrá acogerse a la primera alternativa del programa, postulándose para el reconocimiento económico del 100%.</p> <p>La actividad financiera no es de la competencia del Ministerio de Transporte.</p> <p>El Ministerio de Transporte mejorará la articulación del proceso de registro con el RUNT.</p>

26/04/2019	OLIVERIO ENRIQUE GARCIA	ANDEMOS	<p>Reiteramos que es muy importante contar con un fondo para modernizar el parque automotor de carga. Sin embargo, consideramos que el pago de un porcentaje del valor del vehículo para financiar el fondo de modernización es una barrera de entrada para el comercio de camiones, que además pone el modo de transporte de carga por carretera en condiciones desfavorables de competitividad frente a otros medios de transporte como el fluvial y el férreo que no deben de pagar esta sobre carga.</p> <p>Dado que el proyecto de decreto estaría reglamentando el literal (ii) del Artículo 307 del proyecto de Ley 311 de 2019 Cámara y 227 de 2019 Senado, queremos muy respetuosamente hacer los siguientes comentarios al Artículo 307:</p> <p>1. Especificar que se trata de vehículos para el transporte de carga de más de 10.5t de PBV.</p> <p>2. El pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial, no debe superar el 15% del valor comercial antes de IVA.</p> <p>3. Los fondos provenientes del pago de un porcentaje del valor comercial que reglamente el gobierno por el ingreso de vehículos de carga nuevos debe tener una vigencia máxima hasta diciembre 31 del año 2021.</p> <p>Por lo anterior, muy respetuosamente solicitamos las siguientes adiciones al texto del artículo 307 del Proyecto de Ley 311 de 2019 Cámara y 227 de 2019 Senado, para que el Ministerio de Transporte solicite al Congreso:</p> <p>ARTÍCULO 307°. FONDO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA. Créase el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga de vehículos más de 10,500 kilos de Peso Bruto Vehicular, como un patrimonio autónomo constituido mediante la celebración de un contrato de fiducia mercantil por parte del Ministerio de Transporte, con el objeto de financiar el programa de modernización del parque automotor de carga.</p> <p>El Fondo se financiará con: i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del "Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga"; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial; iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y, iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo.</p> <p>PARÁGRAFO 1. El pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial, no debe superar el 15% del valor comercial del vehículo antes de IVA.</p> <p>PARÁGRAFO 2. Los recursos provenientes del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el</p>		X	<p>El pago del 15% del valor comercial de un vehículo nuevo promueve una mayor competitividad del mismo sector, toda vez que se destinarán dichos recursos a la renovación del parque automotor de carga.</p> <p>A través del artículo 2.2.1.7.7.1. del proyecto de decreto se establece que el programa solamente que es para vehículos de más de 10,5 toneladas de Peso Bruto Vehicular.</p> <p>A través del artíuclo 2.2.1.7.7.2. del proyecto de decreto se establece el valor del 15% del valor comercial de un vehícuo nuevo.</p> <p>La vigencia del decreto se establece en el artículo 2.2.1.7.7.9., hasta que existan recursos. Por lo anterior no consideramos pertinente incluir lo que se propone.</p>
			<p>En caso que el Artículo que crea FONDO NACIONAL DE MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA en el Proyecto de Ley 311 de 2019 Cámara y 227 de 2019 Senado, se caiga por cualquier motivo, solicitamos adicionar en el Artículo 2.2.1.7.7.2. del proyecto de decreto «Por el cual se sustituye 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 siguiente Parágrafo:</p> <p>PARÁGRAFO 3. Los recursos provenientes del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial que hace referencia el presente artículo, tendrá una vigencia máxima hasta el 31 de diciembre del año 2021</p>		X	<p>La vigencia del decreto se establece en el artículo 2.2.1.7.7.9., hasta que existan recursos. Por lo anterior no consideramos pertinente incluir lo que se propone.</p>

		<p>2. Artículo 2.2.1.7.7.2. - Exenciones al pago del porcentaje para registro inicial.</p> <p>Solicitamos adicionar al listado de exenciones del pago indicados en el parágrafo del Artículo 2.2.1.7.7.2. los vehículos propulsados por motores eléctricos, híbridos eléctricos y dedicados a gas.</p> <p>Parágrafo 1°. El registro inicial de vehículos rígidos, de las carrocerías que a continuación se relacionan, estarán exentos del pago del porcentaje señalado y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Volqueta</li><li>• Mezcladoras (mixer)</li><li>• Compactadores o recolectores de residuos sólidos</li><li>• Blindados para el transporte de valores</li><li>• Grúas aéreas y de sostenimiento de redes</li><li>• Equipos de succión limpieza alcantarillas</li><li>• Equipos irrigadores de agua y de asfaltos</li><li>• Equipos de lavado y succión</li><li>• Equipos de saneamiento ambiental</li><li>• Carro taller</li><li>• Equipos de riego</li><li>• Equipos de minería</li><li>• Equipos de bomberos</li><li>• Equipos especiales del sector petrolero</li><li>• Equipos autobombas de concreto</li><li>• Vehículos de transporte de carga cero emisiones o propulsados por motores eléctricos, híbridos eléctricos y dedicados a Gas Natural</li></ul>		X		Los vehículos propulsados por motores eléctricos, híbridos eléctricos y dedicados a gas tienen otro tipo de beneficios, según el Estatuto Tributario vigente.
		<p>3. Artículo 2.2.1.7.7.12. Reglamentación. Este parágrafo hace mención al artículo 2.2.1.7.7.14 “del presente Decreto” en cual no existe. Agradecemos al Ministerio aclarar de que se trata esta referencia.</p>		x		Al referirse al "presente decreto", el artículo primero del proyeto de decreto señala: "Artículo 1°. Sustitúyase 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, el cual queda así (...) ", refiriendose al Decreto 1079 de 2015, por lo tanto al referirse "al presente decreto" se debe entender que hace mención al decreto unico.
25/04/2019	KAROL ANDREA GARCIA	FENALCO	<p>1. Considerando la experiencia surtida con el proceso de renovación de parque ejecutado durante los últimos años, desde el gremio queremos agradecer se tomen las medidas necesarias para evitar que mediante el proceso de acreditación de de pérdida total o hurto se abra la posibilidad a fraude en la reglamentación respectiva.</p>	X		En efecto se están tomando las medidas necesarias para mitigar los riesgos que se mencionan.
			<p>2. Frente a las medidas del ingreso de nuevos vehículos vale la pena frente a esta medida considerar la necesidad de acudir a recursos de la nación y de fuentes internacionales que permitan el sostenimiento del fondo de modernización de flota para los propietarios que desean desintegrar sus vehículos para continuar o no en el negocio de Transporte, ya que la imposición del pago del 15% del valor comercial del vehículo continúa siendo una medida en todo caso gravosa y restrictiva para el ingreso de vehículos nuevos al país, más aún considerando que se trata de vehículos con tecnologías amigables con el ambiente, más seguros, eficientes y competitivo.</p>	X		La observación es parcialmente acogida, en la proposición del artículo del fondo de modernización del PND se mencionan otras fuentes de financiamiento destinadas a la modernización del parque automotor de carga, las cuales incluyen: "i) el saldo de los recursos pendientes por ejecutar del "Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga"; ii) los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados dentro del proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga y/o del pago de un porcentaje del valor comercial del vehículo nuevo de carga, que reglamente el Gobierno nacional como requisito para su matrícula inicial; iii) los recursos aportados por particulares y organismos multilaterales; y, iv) los recursos que de manera subsidiaria aporte el Gobierno nacional de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo."
			<p>3. Es importante tener en cuenta que en el caso de la exclusión y extensión de iva, que está sólo contempla la posibilidad de que pequeños propietarios de vehículos accedan a este beneficio, lo que significaría que las grandes empresas del país que quieran realizar procesos de renovación de flota deberán pagar además del IVA, este cargo del 15% del valor comercial de cada vehículo.</p>		X	Cuando se trate de la reposición por vehículo desintegrado, o pérdida total o hurto, la empresa estará exenta del pago del 15% del valor comercial del vehículo nuevo. La empresa podrá realizar la reposición de toda su flota.
			<p>4. Respecto a las condiciones y procedimiento para llevar a cabo el proceso de ingreso de dentro del programa de modernización de parque automotor de carga, si bien en esta norma no se plantea, es importante que el Ministerio de Transporte determine un esquema que le permita a los propietarios que tengan vehículos de menos de 20 años acceder a beneficios diferenciales y adicionales a los que recibirán los propietarios de vehículos de menor edad, ya que se incentivaría la renovación de flota, haciendo más competitivo al país</p>	X		Los propietarios de vehículos con menor antigüedad podrán acogerse a la reposición de sus vehículos con exención del IVA, si tienen hasta dos vehículos de su propiedad, o de cualquier vehículo que tenga sin pagar el 15%.
			<p>5. Sugerimos respecto al texto: eliminar el Parágrafo del Artículo 2.2.1.7.7.3, ya que limita el registro de los vehículos que usan el mecanismo de reposición al uso del mismo servicio, el cual en todo caso, debería poder ser definido por el propietario y el Artículo 2.2.1.7.7.12 Reglamentación, menciona "el Artículo 2.2.1.7.7.14 del presente Decreto" ya que dicho artículo no existe.</p>		X	La condición de registro inicial en el mismo servicio se dispuso en el Decreto 2085 de 2008, y atiende al principio de la reposición vehicular. Al referirse al "presente decreto", el artículo primero del proyeto de decreto señala: "Artículo 1°. Sustitúyase 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, el cual queda así (...) ", refiriendose al Decreto 1079 de 2015, por lo tanto al referirse "al presente decreto" se debe entender que hace mención al decreto unico.

23/04/2019	VICTOR MANUEL OSORIO ANGARITA	<p>No estoy de acuerdo con el párrafo 2 del Artículo 2.2.1.7.7.2. Registro Inicial</p> <p>"En el evento que se trate del registro inicial de vehículos nuevos nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, quien solicite el registro inicial deberá pagar un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, destinado a la financiación del programa de modernización del parque automotor de carga."</p> <p>Porque:</p> <p>1. No ayudaría al espíritu del programa de Reposición y renovación del parque automotor de mas de 20 años de antigüedad, se presentaría el mismo error que cuando se autorizo la caucion, la cual decía: "y que en el caso de que el adquiriente de un nuevo vehículo de carga no realizara inmediatamente la reposición, podría ingresar el automotor presentando a favor del Ministerio de Transporte una canción consistente en garantía bancaria o mediante póliza de seguros " , (mire el archivo de vehículos matriculados con la caucion, lo cual desdibujo completamente el programa de desintegración)) donde todo el nuevo propietario de vehículo de carga tomaba este mecanismo y no la desintegración de un vehículo de carga que es urgente que salga del mercado.</p> <p>2. Pienso que la cifra escrita por ustedes del total de vehículos de carga esta equivocada; Según Colfecar, con datos de MinTransporte, a junio de 2018, el total del parque automotor de carga era de 372.714 vehículos, de los cuales 61.536 tienen más de 20 años, 141.761 tienen entre cinco y 20 años y 37.203 cuentan con menos de cinco años, sin contar los 50.863 camiones de carga que desde 2005 hasta 2013 fueron matriculados de manera irregular, incluyendo falsedades, suplantaciones y fraude procesal; con la participación de funcionarios del Estado bien sea del Ministerio de Transporte o de las mismas secretarías de Tránsito". Según la ex ministra Natalia Abello.</p> <p>3. Ahora bien, en este momento gran parte de las emisiones con gas particulado provienen de vehículos diésel, y de ahí el interés del gobierno de renovar este parque automotor para reducir el impacto ambiental, pero que se hace frente al productor del Diésel en Colombia que es ECOPETROL, debido a la mala calidad del combustible, que no solo afecta la salud, sino también a los motores de los vehículos y por consiguiente a las finanzas de los propietarios de los vehículos. Seria posible que el Ministerio de Transporte pidiera autorización a quien corresponda y se pueda importar combustible Diésel eficiente y que cumpla con las normas Euro V y VI?</p> <p>4. Desde hace 6 años tengo la carpeta de un vehículo de mi propiedad identificado con las placas SKH-518 en la fiscalia, por que los señores de Renting Bancolombia quisieron hurtarme el cupo y no se ha tenido respuesta, por lo cual le sugiero al Mintransporte que contrate mas personal y puedan cumplir con el Decreto 19 de 2012 el cual en sus Artículos 4, 5, 6 dice:</p> <p>ARTICULO 4. CELERIDAD EN LAS ACTUACIONES ADMINISTRATIVAS. Las autoridades tienen el impulso oficioso de los procesos administrativos; deben utilizar formularios gratuitos para actuaciones en serie, cuando la naturaleza de ellas lo haga posible y cuando sea asunto de su competencia, suprimir los trámites innecesarios, sin que ello las releve de la obligación de considerar y valorar todos los</p>		X	<p>El objetivo del recaudo del 15% del valor inicial de un nuevo vehículo es incentivar la modernización del parque a través de la desintegración de vehículos con antigüedad superior a 20 años, reduciendo la oferta vehicular existente, no tiene el mismo proposito de la póliza que en su momento existió.</p> <p>Los datos para la implementación del programa son relativos a vehículos de transporte de carga con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos, de servicio público y particular, siendo excluidas algunas tipologías vehiculares.</p> <p>La observación no puede ser acogida en el presente proyecto de decreto, una vez que la misma es de la competencia del Ministerio de Minas y Energía, con el cual el Ministerio de Transporte se encuentra realizando mesas técnicas.</p> <p>En efecto el Ministerio de Transporte ha implementado un plan de descongestión para dar celeridad a los trámites del Grupo de Reposición Integral, habiendo contratado más personal para el efecto.</p>
		<p>Hoy existe un programa vigente de REPOSICION Y RECONOCIMIENTO ECONÓMICO, el cual otorga un INCENTIVO MONETARIO para REPOSICIÓN del 75% y encontramos que el proyecto desmejora las condiciones al 50%, esto no ayuda a CONCRETAR el objetivo del PROGRAMA, por ello ACC solicita se ajuste y mejore al 100% este incentivo para reposición.</p>		X	<p>El proyecto de decreto no menciona los porcentajes de reconocimiento económico que serán definidos en la programa. No obstante, en las presentaciones realizadas por el Ministerio de Transporte se señala que los beneficios serán superiores a los beneficios existentes en el programa actual, una vez que el Gobierno, otorgará a los pequeños propietarios un beneficio tributario de la exención del IVA de un vehículo nuevo y el reconocimiento económico del 50% del vehículo existente, lo que resulta en un beneficio superior a lo actual.</p>
		<p>Hoy existen unos controles para acceder al programa que son verificados por RUNT, DIJIN, FUNCIONARIO DEL MINISTERIO Y validación en OT , que sustentan la legalidad absoluta del camión a desintegrar, por lo cual, cuando se aumentan los números de SOAT Y TECNICOMECANICAS DE 3 en los últimos 5 años, deja sin posibilidades de acceder al programa vehículos que han sufrido accidentes con lesionados u homicidios, demandas con embargos de vehículos, los que tarda en resolverse tres o más años, también ocurre en los procesos con embargos con entidades bancarias, en los procesos de sucesión no concertadas o en los casos donde <b>por motivos ajenos al propietario</b>, el vehículo se ve inmerso en una aprensión como lo es el transporte de precursores químicos o sustancias alucinógenas, por ello consideramos que se deben conservar losfiltros actuales de 1 año y no discriminar a quienes deseen modernizar o postularse para cualquier opción del programa.</p>		x	<p>Ninguno de los casos que menciona permite la desintegración del vehículo, teniendo en cuenta que la resolución 646 de 2014 en su artículo 11 establece que se debe presentar el certificado de tradición del vehículo en el que conste que el mismo está libre de gravámenes. El SOAT y la RTM son requisitos para la circulación de vehículos en el país, por lo tanto si el vehículo sufrió un siniestro o embargos o sucesión no suponen que el vehículo no pueda circular.</p>
		<p>FINANCIACIÓN Y FONDO NACIONAL DE GARANTÍAS</p> <p>a. <b>TASA DE INTERÉS:</b> El Ministerio ha manifestado públicamente a través de medios de comunicación, que habrá apoyo financiero donde a tasas entre el 11% y 12% Efectivo Anual, pero al hacer la consulta a la banca en general, el mercado ofrece al 0.96% mensual, para compra de camión nuevo, esto demuestra que no hay una ventaja en tasa de interés ofrecida por el gobierno y por esto, solicitamos que se genere un apoyo REAL, con intereses anual por debajo del 6% anual o menos, como lo ofrece en estos momentosel banco agrario, entendiendo que es un programa, donde se requiere dinero a tasas menores que las existents en el mercado; de la misma manera también se debe evaluar el perfil el cliente camionero promedio, para que sea sujeto a crédito, toda vez que de no acceder a la financiación, TODO ESFUERZO, NORMA O ANUNCIO CARECERA DE SOLIDEZ</p>	X		<p>El Ministerio de Transporte suscribió el Convenio 271 de 2013 con BANCOLDEX, donde se vienen ajustando y modificando las condiciones de financiamiento, que son menores a las de mercado, para que el pequeño propietario pueda acceder a beneficios de tasa compensada para la compra de un nuevo vehículo de carga por reposición vehicular. Así mismo, con FINDETER se viene trabajando en condiciones de acceso a tasa compensada, también menores a las de mercado.</p>

24/042019

ALFONSO  
MEDRANO

ACC

<p>b. <b>FONDO NACIONAL DE GARANTÍAS:</b> este debe ser gratuito para la reposición, de igual manera como lo ofrece el Banco Agrario y alguns entidades financieras privadas.</p>	X		El Ministerio de Transporte suscribió el Convenio 294 de 2013 el cual no tiene un costo para el propietario que desee renovar su vehículo y que se postule a un crédito con los bancos del primer piso con las condiciones de tasa compensada definida con Bancoldex con el Ministerio de Transporte. A través del convenio el FNG respalda los mecanismos de financiación a los propietarios de vehículos de transporte de carga, con el fin de modernizar los equipos de transporte público de carga, domiciliados en el territorio nacional que requieran de una garantía para respaldar sus necesidades de financiación para modernizar los equipos de transporte público de carga
<p>c. Solicitamos se cree un simulador en la página web del Ministerio, para que el camionero tradicional verifique cuánto vale un vehículo, tasa de interés, valor mensual a pagar de cuota y plazo, con estos elementos plasmados se observvran los beneficios y factibilidad, <b>además es muy importante conocer los requisitos para ser objeto de ese crédito.</b></p>		X	Las condiciones de compra o venta de vehículos son condiciones de mercado, las cuales constantemente tienen sufren flutuaciones, que el Ministerio de Transporte no puede prever.
<p>CONSIDERACIÓN AMBIENTAL:</p> <p>a. <b>La tasa ambientalal vhículo nuevo que no realiza REPOSICIÓN, debe ser del 20%, después de IVA:</b> por cuanto más vehículos en el servicio generan sobreoferta y deben existir los recursos suficientes para financiar la salida de camiones de modelos anteriores, hacerlo de una manera diferente o con aporte menor dejará al camión antiguo y al nuevo rodando, con el doble de emisiones al día, compitiendo, generando mayores esperas y consumos por desplazamientos vacíos ya que existe la misma carga, ósea mayor contaminación por so ineficiente de la flota, con el impacto negativo a la salud y a las finanzas de las entidades de salud.</p>		X	No existe fundamento técnico o legal para determinar una contribución del 20% adicional, además, No es viable establecer gravámenes sobre gravámenes, por lo anterior no es posible acoger su observación. El programa como está previsto supone beneficios superiores a los beneficios existentes en el programa actual, toda vez que el Gobierno, otorgará a los pequeños propietarios un beneficio tributario de la exención del IVA de un vehículo nuevo y el reconocimiento económico del 50% del vehículo existente, lo que resulta en un beneficio superior a lo actual.
<p>b. Hoy existe un atraso que no puede entorpecer los nuevos programas que de manera eficiente deben generar las respuestas en el tiempo requerido, por ello debe haber un plan de choque donde:</p> <p>i. Se resuelva todos los saneamientos atrasados desde 2017 y 2018 en 60 días</p> <p>ii. Se resuelva el atraso de solicitudes del programa anterior incluyendo hurtos y accidentes donde si es legal se apruebe, si faltan documentos se soliciten y verifiquen o si cumple los requisitos normativos sea emitida el rechazo con sustento jurídico, el porqué y si son falsos se proceda a oficiar a la auoridad competente.</p> <p>iii. Existe un atraso de 8 meses y 1800 vehículos postulados esperando disponibilidadpesupuestal en el programa de desintegración física, han transcurrido 4 meses del año y la obligación del ministerio es asignar los reursos al programa para ejecutar el presupuesto 2019, es ilógico poseer el presupuesto, y no asignar disponibilidades a los vehículos postulados.</p> <p>iv. El programa de SANEAMIENTO, debe iniciarse cuanto antes, así como se debe acelerar la publicación de vehículos con matrícula irregular, con su respectiva marcación en RUNT.</p> <p>v. Urge que RUNT y OT apliquen las normas para realizar correcciones</p> <p>vi. Se debe expedir circular para correcciones en el sistema RUNT, de vehículos tipo tractocamiones, minimulas y dobletroques</p>		X	<p>i. El Ministerio de transporte desde antes de la publicación ya dió inicio a un plan de descongestión para fortalecer el grupo de reposicion integral de vehículos, sin embargo no es posible garantizar el tiempo de respuesta teniendo en cuenta la complejidad de algunos casos.</p> <p>ii. como se indicó con anterioridad, ya se está trabajando en la mejora de los trámites.</p> <p>iii. La disponibilidad de los recursos del programa actual no dependen del Miisterio de Transporte, sino de la asignación del presupuesto general de la Nación que determine el Ministerio de Hacienda, así, en la medida en que esté la asignación se han efectuado los pagos. Para efectos del nuevo programa deberá contarse con el patrimonio autónomo.</p> <p>iv. Si bien no es una observación propia del proyecto de Decreto, se indica que ya fue expedido el Decreto de Normalización el 632 de 2019, quedando pendiente la expedición de la reglamnetación la cual se encntra en trámite. En cuanto al listado de vehículos con deficiencias en su matrícula inicial, se indica, que el Ministerio de Transporte ha continuado con la depuración de la información., publicando el último listado el día 11 de abril del año en curso,</p> <p>v. iv. La circular relativa al número de correccions posibles en el RUNT propende por la disminución de fraudes procesales y casos de alteración de información, en todo caso nos encontramos en mesas de trabajo con el RUNT.</p>
<p>NO ACEPTACIÓN DE DESMONTE GRADUAL DEL RECOCIMIENTO ECONÓMICO, POR DESINTEGRACIÓN</p> <p>No es aceptable que se llegue a plasmar en algún Acto Administrativo, desmontes graduales del reconocimiento económico, a los vehículos que no hagan uso del programa, ya que es un programa voluntario, y esta disposición lo convertiría en un programa de obligatorio cumplimiento, generando desespero dentro del propietario del vehículo que cumpla requisitos para acceder al rograma, y desbordamiento de postulaciones, causando traumatismo en el programa y desfinanciación de este llevando al fracaso del mismo en <del>menos de 1 año</del></p>		x	El programa no es obligatorio, si embargo pretende establecer mayores beneficios para quienes tengan unreal interés por modernizar, tal y como se ha diseñado, se planteado u numero igual o superior a 5000 vehiculos por año, lo cual es superior al numero historico del programa actual. De otro lado es importante tener en cuenta que el programa estará vigente mientras subsistan los recursos.
<p>ACCESO AL PROGRAMA</p> <p>Por tratarse de un programa nuevo, con disposiciones nuevas y nuevos elementos y teniendo en cuenta que el fin es lograr la modernización del parque automotor del pequeño transportador, se solicita que todo aquel propietario que haya sido beneficiario de anteriores programas, puedan acceder a este programa nuevamente siempre y cuando conserven la condición de pequeño transportador</p>	x		No existe limitación para aquellos que hubieren sido beneficiarios del programa anterior.

JULIAN

			<p>DIGNIFICACIÓN Y MENOR ACCIDENTALIDAD</p> <p>La VIDA y la SALUD PRIMAN en toda labor y NO tiene precio, incluyendo la actividad del transporte que está sujeta a largas esperas en cargues descargues, trancones, restricciones y consecusión de carga,donde el conductor u operario hoy mantiene un 75% en la cabina del camión, conduciendo o esperndo y sufre afectaciones irreversibles a su salud por no poseer espacios dignos de descanso, además las esperas se realizan en lugares inseguros y son objeto de atracos, es inconcebible qu en EUROPA, BRASIL, Y ESTADOS UNIDOS, un conductor posee estas facilidades de descanso desde hace décadas, con buenos resultados donde se redujo la accidentalidad e impacto permanente a la salud con el simple uso normal de un camarote y hoy en Colombia, en el siglo XXI, nuestros conductores deben seguir durmiendo SENTADOS, recostados sobre el timón del camión, tirados en el piso de los mismos o colgados debajo de una carrocería, para luego iniciar largas jornadas de trabajo, todo esto motivado por que un <b>camarote o cabina extendida por su peso reduce la capacidad d carg del camión</b>, encontramos a diario accidentes por microsueños con dcenas de muertes invaluables más invalidez permanente de cnductores de camiones y de ocupantes de otros vehículos con los que se siniestran, además de afectaciones diarias irreversibles a la salud de todos los conductores.</p> <p>Por esto y conservando el principio de CAMBIO POR MOTIVACION y bajo el concepto de hacer un programa fortalecido sin dejar tareas, que luego no se harán, solicitamos con carácter urgente se genere un artículo en la norma donde se de una tolerancia en báscula mayor, para los vehículos de cargaque posean CAMAROTE O CABINA EXTENDIDA, actuales y de reposición donde esta sea de 1 TONELADA para ARTICULADOS y 500 kilos RÍGIDOS, de esta manera el vehículo no pierde capacidad útil de carga y se genera menor accidentalidad, menores muertes, menores lesionados y menor afectación a la salud del conductor, ( históricamente ya la resolución 4100 generó una vez una consideración por origen y opero jurídicamnete y en la práctica)</p> <p>CUMPLIMIENTO SICE TAC</p> <p>Se le exige al ministerio de transporte que a través de la Superintendencia realice controles para el cumplimiento efectivo del SICE TAC y del decreto 2228 toda vez que se necesita que las tarifas que están establecidas en el SICE TAC se cumplan para que efvtivamente el transporte de carga sea rentable y con eso se pueda pagar la cuota financiera para el progrma d reposición vehiular</p>		x	Teniendo en cuenta el alcance de la naturaleza del proyeco de decreto, debe mantenerse la uidad de materia, no siendo este el espacio para determinar las condiciones de homologacion del vehículo o tolerancia en sus pesos.
					x	Se reitera la respuesta anterior, no se trata de una observacion propia de la materia del proyecto de decreto, sin embargo se inidica que con el Fortalecimiento de la superintendencia de Transporte, ya se están tomando las medidas necesarias.
17/04/2019	LESLIE O'CONNOR	USTR	El artículo 1 parece estipular que este decreto reemplazará parte del Decreto 1079 de 2015. ¿Cuál será el impacto en los otros decretos y reglamentos? Por ejemplo, los decretos 2085 y 2450 de 2008; Decreto 1131 del 20-09; Resolución 7036 de 2012; Decretos 486, 1769 y 2944 de 2013; Resolución 332 de 2017?			El Decreto 1079 es el decreto compilatorio del sector transporte, por lo tanto todos los DECRETOS se entienden modificados o derogados. Es importante tener en cuenta que de acuerdo a los principios de interpretación de las normas, la ley posterior prima sobre la anterior, en ese sentido el proyecto propuesto prima sobre los decretos anteriores, En relación a las resoluciones 7036 y 332, pierden su vigencia y como lo señala el proyecto, el Ministerio tiene la obligación de reglamentar el nuevo programa, la resolución debe expedirse con posterioridad a la expedición del <del>Decreto</del> <u>en todo caso supondrá una transición</u>
			En el Artículo 2.2.1.7.7.2, ¿cómo se determina el valor comercial ("valor comercial") del vehículo para calcular la tarifa del 15%? Con respecto a las importaciones, ¿incluye los derechos de aduana? ¿La última oración del tercer párrafo del artículo ("y no se debe cancelar el valor del 15%") significa que los camiones que están reemplazando un vehículo desechado también deben pagar la tarifa del 15%?			El valor comercial del vehiculo es el que se debe declarar, para efectos incluso de determinación del valor del IVA. El no pago del 15% solo se dará cuando el vehículo ingrese en el marco del programa de reposición, es decir <u>todo lo contrario a lo que se está interpretando.</u>
			En el Artículo 2.2.1.7.7.2, párrafo 2, ¿qué significa la referencia a la acreditación bajo el Artículo 2.2.1.7.7.2? ¿Se refiere esto, por ejemplo, a situaciones en las que una persona busca cambiar el registro de un camión del servicio oficial al privado? ¿Los vehículos para el "servicio oficial" están exentos de los requisitos y la tarifa de registro inicial en virtud del Artículo 2.2.1.7.7.2? ¿Cuál es la distinción entre "servicio público" y "servicio oficial"?			El párrafo dos, supone que un vehículo que está actualmente excluido de pagar el 15% cambiará su estado, es decir de servicio, donde deberá acreditar que cumplió con los requisitos de matrícula, qué significa la referencia a la acreditación bajo el Artículo 2.2.1.7.7.2? es decir el pago del 15%. Los vehículos oficiales han estado exentos de la acreditación de cualquier requisito específico para vehículos de carga, no es una exclusión nueva por parte del proyecto.  La diferencia radica en la naturaleza del propietario, será servicio oficial cuando el vehículo está destinado al servicio de entidades públicas, según lo señalado en la ley 769 de 2002, es decir su propietario es una entidad pública. Y el Servicio público es, cuando el vehículo está destinado al transporte de pasajeros, carga o ambos por las vías de uso público mediante el cobro de una tarifa, porte, flete o pasaje, es decir, en efecto hay una prestación del servicio, abierto al público.
			En el Artículo 2.2.1.7.7.3, párrafo, ¿el requisito de que un vehículo que reemplaza a otro vehículo debe estar registrado para el mismo servicio se limita a requerir que sea público o privado, dependiendo del vehículo reemplazado? ¿O la referencia a "el mismo servicio" se refiere a cosas distintas de "público o particular"?			En efecto se refiere al tipo de servicio en el cual se encuentra registrado el vehículo objeto de reposición. Si el vehículo no ingresa por reposición no se limita el tipo de servicio en el cual debe registrarse
			¿El Artículo 2.2.1.7.7.4 contempla requisitos o alternativas para el registro que no sean los establecidos en el proyecto de decreto? [Nota: esto podría ser un problema de traducción. No estoy seguro de que se refiera a los requisitos del decreto u otros requisitos de registro que pueda tener el Ministerio (por ejemplo, emisiones)]			Los requisitos de matrícula, son además aquellos establecidos de manera general en la resolución 12379 de 2012, es decir para la matricula de cualquier vehículo debe darse cumplimiento a la norma general, y de manera específica, es decir en el sector de carga de más de 10.5, se deberá acreditar el cumplimiento del pago del 15% a menos que se encuentre exceptuado.
			El Artículo 2.2.1.7.7.9 parece referirse al pago según lo dispuesto en el Artículo 2.2.1.7.7.1.7 del decreto. ¿Es esa la referencia correcta?			Teniendo en cuenta que los artículos a los que se hace referencia, responden a la numeración del decreto 1079 de 2015, la numeración responde a ese documento, el cual debe ser consultado, es decir en efecto la referencia es correcta y no debe confundirse con el 2.2.1.7.7.7 (el citado es el <u>2.2.1.7.7.1.7</u> )

26/04/2019	CLARITA MARIA GARCIA	DEFENCARGA	No encontramos ningún criterio técnico en la fijación del 15% del valor comercial del vehículo (Sin incluir IVA), como prima o caución a pagar para el ingreso de un vehículo nuevo al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga; distinto al sostenimiento del Fondo de Renovación Vehicular que actualmente está en proceso de aprobación en el Congreso de la República (Artículo 221 PND). El monto fijado, sigue siendo una barrera de entrada al parque automotor, lo que a su vez dificulta la consecución de los objetivos que muy seguramente se plantearán en la política pública, encaminados hacia la modernización, disminución de emisiones y material <del>contaminante y mayor eficiencia sectorial</del>		x	El valor del 15% no responde a una caución o prima, se trata de una contribución que propende por la promoción de la modernización del parque automotor. El valor responde al valor que actualmente existe y se encuentra previsto en el Decreto 1517 de 2016.
			Acordeconloanterior,y en caso de mantenerse el pago del 15% para el ingreso de parque automotor, proponemos que se exima de este valor a los equipos con Tecnologías Vehiculares Limpias TVL, como el caso de los vehículos eléctricos, a gas, etc.		x	Los vehículos de tecnologías limpias, tienen otros beneficios tributarios establecidos en el Estatuto Tributario, sumado a que el programa reconoce la posibilidad de exencion del 15% para cualquier evento cuando se trate de reposicion sin importar la edad o el tipo de servicio.
			De igual manera y en aras de lograr la eficiencia logística, sería interesante revisar el tope establecido respecto a los vehículos con PBV superior a las 10,5 toneladas. Defencarga considera que el pago del 15% para el ingreso al parque automotor, debiera comenzar para aquellos equipos con PBV superior a 18 toneladas. El margen entre 10,5 y 18 toneladas, permitiría la renovación y modernización de una flota que hoy es la de mayor edad promedio, a la vez que la más costosa y que origina altos niveles de emisiones CO2 y material particulado, e igualmente contribuye con un índice alto en <del>los indicadores de seguridad vial</del>		x	El análisis de la dinamica del mercado, evidencia que los vehiculos que realizan operaciones de carga dstinadas a la exportación e importancion, es decir que son comparables, inician desde los 10.5 toneladas y no son sustituibles por otros, por esto mismo el Ministerio de Transporte ajustó las tolerancias en los pesos brutos para evitar competencias desleal.
			PosteriormentenospronunciaremossobrelospilaresdelProgramadeRenovación,frente al cual invitamos desde ya a una reflexión sobre la posibilidad de generar mayores incentivos económicos y tributarios a las empresas de transporte que quieran renovar su flota.			

Fecha

Firma

( Firma del titular de la Unidad Ejecutora)

Proyectó:  
Revisó: