

"Por la cual se establecen los plazos y condiciones de los programas para reponer los vehículos de las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y de servicio público de transporte terrestre automotor mixto de radio de acción distinto al municipal, distrital o metropolitano, y se dictan otras disposiciones"

PRIMERA PUBLICACIÓN

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	RESPUESTA
14/08/2019	MARIA DE JESUS BECERRA	TERRITORIAL BOYACÁ	<p>1. Favor verificar el texto, dado que el Artículo 7 de la Ley 336 de 1996, define otro aspecto. Lo correcto es Artículo 7 de la Ley 105 de 1993:</p> <p>2. Los PAP Planes de Ahorro Programado, puede ser considerado como un mecanismo similar siempre y cuando se encuentren bajo la vigilancia de la Superintendencia Financiera o la Superintendencia de Economía Solidaria</p> <p>3. Las empresas continúan reportando información en cd y formato excel al Ministerio de Transporte? que reportes deben presentarse</p>	X	X	<p>Se ajusta el texto siempre y cuando el mecanismo similar o producto financiero, elegido por la empresa para realizar la constitución de la cuenta, se encuentre bajo la vigilancia de Superintendencia Financiera, y dar cumplimiento al programa de reposición exigido de conformidad con lo establecido en el presente proyecto de resolución</p> <p>El proyecto de Resolución no establece dicha obligación, toda vez, que de conformidad con el Decreto 1079 de 2015, en el artículo 2.2.1.4.3.3, solo se estableció como requisito de habilitación la existencia del programa y del fondo de reposición, de otro lado, las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, están sujetas a la inspección, vigilancia y control, de la superintendencia de Transporte, adscrita al Ministerio de Transporte.</p> <p>El proyecto de resolución, plantea derogar las disposiciones que le sean contrarias. De otro lado, con relación al porcentaje que debe aportarse al fondo de reposición, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 literal a). Del proyecto de resolución, el monto mínimo y máximo del aporte que debe realizar cada propietario será estipulado en el contrato de vinculación y el programa de reposición. Aunado a lo anterior, el proyecto de resolución deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>
16/08/2019	JAIRO OLARTE GALINDO Director Ejecutivo	CORPOESPECIAL -	<p>A) No contemplan :</p> <p>1) La Resolución 022 de enero 7 de 1999 que fijaba las tarifas máximas para el servicio público de transporte intermunicipal de pasajeros por carretera, las cuales resultan de incrementar un 8% las tarifas vigentes en la Resolución No. 2047 de 1998; además autoriza cobrar el 0.5% adicional con destino a la reposición.</p> <p>2) Resolución 195 de febrero 5 de 1999, que señala en el Artículo 3 que para el caso de las tarifas del servicio de lujo en vehículos clase bus, las cuales están liberadas, los porcentajes que tratan los artículos anteriores se aplicarán sobre el valor que aparece establecido en los anexos de la tabla 022 de enero 7 de 1999, para la clase de vehículo bus directo, incrementado en un quince por ciento (15%).</p>		X	

		<p>B) En los casos de los terminales de transporte que operan bajo la figura de operadores el recaudo de los porcentajes establecidos en las normas citadas, los gira directamente el operador a la fiducia, encargo fiduciario, o mecanismo similar que se encuentre bajo la vigilancia de la Superintendencia Financiera o la Superintendencia de Economía Solidaria?</p>		x	<p>De conformidad con lo establecido en el proyecto de Resolución, son las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, las responsables del programa de reposición, por lo tanto, dependiendo de lo establecido en cada uno de los contratos de vinculación, se determinará quien será el responsable de consignar los aportes, en la fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar que se encuentre bajo la vigilancia de la Superintendencia Financiera o la Superintendencia de Economía Solidaria.</p>
		<p>C) Los porcentajes de las normas citadas cambian o siguen siendo los mismos?</p>		x	<p>El proyecto de resolución no indica que porcentaje debe aportarse al fondo de reposición, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 literal a). Del proyecto de resolución, el monto mínimo y máximo del aporte que debe realizar cada propietario será estipulado en el contrato de vinculación y el programa de reposición. Aunado a lo anterior, el proyecto de resolución deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>
		<p>D) Que entidad vela porque las tarifas reportadas por las empresas de pasajeros por carretera y el descuento con destino al fondo de reposición sea el correspondiente?</p>		x	<p>Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, están sujetas a la inspección, vigilancia y control, de la Superintendencia de Transporte.</p>
		<p>E) Que responsabilidad tendrían los terminales de transporte, para reportar las tarifas reportadas y que se cumpla el descuento que realmente corresponda, dado el esquema de libertad de tarifas y que realmente los valores recaudados aseguren la reposición de los vehículos</p>		x	<p>De conformidad con lo establecido en el proyecto de Resolución, son las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto, las responsables del programa de reposición, por lo tanto, dependiendo de lo establecido en cada uno de los contratos de vinculación, se determinará quien será el responsable de consignar los aportes, en la fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar que se encuentre bajo la vigilancia de la Superintendencia Financiera o la Superintendencia de Economía Solidaria.</p>
		<p>1. Error en la enunciación del artículo 7º y su parágrafo tercero, de la Ley 336 de 1996, ya que lo contenido hace relación a la Ley 105 de 1993.</p>	x		<p>Se ajusta en el texto en la parte considerativa</p>
<p>16/08/2019</p>	<p>CAMILO GARCÍA</p>	<p>CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE -</p>		x	<p>De ninguna manera el concepto de mecanismo similar restringe las alternativas para las cuales pueden optar las empresas para desarrollar el programa del fondo de reposición, toda vez, los productos financieros o mecanismo similar que se elija, podrá ser parte de la empresa, siempre y cuando el mecanismo que se elija tenga vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera.</p>

	<p>3. Sobre la constitución de la cuenta creemos que los productos financieros tienen características propias, razón por la que los literales a), b), c), d) y e) del artículo 5º (Constitución de la cuenta) deben hacer parte del artículo 3º (Programa de reposición).</p>		<p>x</p> <p>El artículo 3 del proyecto de Resolución, define el concepto de programa de reposición, de otro lado el artículo 5 desarrolla los requisitos que se deben tener en cuenta, para la constitución de la cuenta, que hace parte del programa de reposición.</p>
	<p>4. Luego de analizar el detalle de los aportes directos y voluntarios, contenidos en el artículo 6º tenemos dudas sobre su tratamiento tributario. Proponemos complementar la redacción indicando que la forma en que se realicen y refieren debe quedar estipulada en el reglamento del encargo fiduciario, fiducia o alternativa de inversión.</p>		<p>x</p> <p>No es posible establecer las condiciones en que se suscribe el contrato de fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar vigilado que la empresa escoja, toda vez, que el mismo, se desarrolla bajo el marco de un contrato entre privados, en donde acuerdan y establecen las partes el clausulado del mismo. Sin embargo, es preciso indicar, que las empresas al momento de suscribir el contrato de vinculación, como el de fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar lo podrá establecer.</p>
<p>16/08/2019</p> <p>CAMILLO GARCÍA</p> <p>CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE -</p>	<p>5. No compartimos en los artículos 7º y 8º que se relacione la reposición con la desintegración física. Creemos que la Ley no restringe las opciones a esta premisa y realmente observamos que esto no será operativo ni para los propietarios que cuentan con equipos que no pueden acceder al trámite porque sus vehículos no podrían realizarlo, ni tampoco para aquellos municipios donde no existen entidades desintegradoras. Sobre este aspecto dirigiremos comunicación solicitando al Ministerio de Transporte que genere una reunión donde nos informe la capacidad instalada y ubicación de estas entidades, ya que los procesos dereposición de Carga y los decrei fomentarán un crecimiento de este mercado y no en todas las ciudades del país se cuenta con las mismas.</p>	<p>x</p>	<p>Acogida parcialmente. Con relación, a las disposiciones que establecen la reposición relacionada con la desintegración física del vehículo, obedecen a que para que un vehículo nuevo pueda ingresar al parque automotor por reposición debiera tener cancelada su matrícula, lo que significa que necesariamente el vehículo sea desintegrado, por hurto o desaparición o accidente de tránsito, o por las causas que establezca la normatividad existente en la materia. Por lo anterior, se ajusta la redacción con respecto a la palabra desintegración, quedando de manera general la cancelación de la matrícula en el proyecto. En cuanto a la existencia de las entidades desintegradora, no es tema que se este reglamentando en el proyecto de Resolución, sin embargo, es pertinente aclarar que en este momento se esta trabajando en el un proyecto de resolución con relación al tema de desintegradoras.</p>
	<p>6. Sobre el artículo 8º existen dos cuestiones principales, se debe incluir la posibilidad de que los propietarios que cancelan la matrícula por hurto, desaparición documentada o por accidente de tránsito, puedan utilizar los recursos de los fondos; y del mismo modo creemos que se debe eliminar el parágrafo segundo, ya que restringe la autonomía de la voluntad privada para determinar libremente el precio, por lo que en principio puede ir en contravía de las normas civiles y comerciales en la materia. Sobre este último punto, también se interviene el mercado de las garantías.</p>	<p>x</p>	<p>Parcialmente Acogida. Se ajustan en el texto las definiciones propuestas. Ahora bien con relación a la redacción del parágrafo segundo del artículo 8, es preciso indicar que disposiciones que establecen la reposición relacionada con la desintegración física del vehículo, obedecen a que para que un vehículo nuevo pueda ingresar al parque automotor por reposición debiera tener cancelada su matrícula, lo que significa que necesariamente el vehículo sea desintegrado, por hurto o desaparición o accidente de tránsito. por lo anterior, se ajusta la redacción en el artículo .</p>

	<p>7. Con relación al artículo 9º sugerimos en correo del día 29 de julio de 2019 dirigido a la Dra. Diana Cardona incluir un régimen de transición que permita hacer operativo el uso de los recursos ya recaudados. Esto se consigue con un régimen de transición que permita el traslado de recursos al mecanismo definido en el nuevo programa, pero también haciendo devolución de los mismos al último propietario conocido que no se encuentre activo en la empresa a través de un procedimiento reglado, o permitiendo que cuando estos recursos no puedan ser entregados se utilicen por la empresa para efectos del nuevo programa.</p>	<p>Parcialmente acogida. Se ajusta en el artículo 9, párrafo 1 en el sentido de aclarar que las personas que tengan aportes ahorrados destinados a la reposición de vehículos, realizada en años anteriores podrán solicitar la devolución con la cancelación de la matrícula. Con relación a la solicitud de establecer un procedimiento reglado para que las empresas puedan utilizar los recursos ahorrados por propietarios que sean devueltos, no es posible reglamentarlo, toda vez, Ministerio de Transporte no podría darle la destinación a estos recursos de privados, caso en el cual tendría que resolverse de conformidad como se haya establecido en los contratos de vinculación.</p>
	<p>8. Solicitamos que se incluya un artículo con definiciones, en donde principalmente creemos que debe definirse la palabra reposición, bajo los parámetros de la Ley 105 de 1993, con el fin de dar más claridad a la aplicación de la norma.</p>	<p>Las disposiciones contenidas en el proyecto de Resolución, se encuentran ajustadas a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 105 de 1993, con relación a Fondos de Reposición</p>
	<p>9. Por último consideramos que debe reglamentarse la vida útil del parque automotor de las empresas de transporte terrestre automotor depasajeros por carretera y mixto, siempre que el mismo no esté excluido por la Ley 276 de 1996, e incluir un cronograma ordenado por fechas para definir la salida de los equipos con más de 20 años que actualmente prestan el servicio público.</p>	<p>Dando aplicación a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, determino establecido en el artículo 8 del proyecto d eresolución "Plazo maximo para reponer : Con excepción del parque automotor de servicio público de pasajeros por carretera y mixto (camperos, chivas) del sector rural, los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por car retera y mixto deberán realizar la reposición de sus equipos a mas tardar cumplidos 20 años contados desde la fecha de su registro inicial".</p>
	<p>1. No se establece las equivalencias ni homologación para la reposición</p>	<p>El Decreto 1079 de 2015, establece las características de homologación de vehículos dependiendo la modalidad</p>
<p>8/08/2019</p> <p>SANDRA LUGO MURILLO</p> <p>SECRETARIA DE MOVILIDAD - ALCALDIA MUNICIPAL DE SOACHA</p>	<p>2. Se sugiere se establezca un parágrafo condicionante para la transición de los automotores que cumplieron la vida útil que prestan el servicio en el corredor Soacha Bogotá inscritos en el anexo 3 del Convenio Interadministrativo 11-00-100-004-2013.</p>	<p>De conformidad con el texto propuesto en el proyecto de Resolución, el ambito de aplicación esta dirigido a todas las empresas habilitadas en la modalidad de servicio público de transporte de pasajeros por carretera y mixto, dando aplicación a la excepción del artículo 6 de la Ley 105 de 1993, modificada por la Ley 276 de 1996.</p>

8/08/2019	SANDRA LUGO MURILLO	SECRETARIA DE MOVILIDAD - ALCALDIA MUNICIPAL DE SOACHA	3. Igualmente se sugiere se establezcan las condiciones de vida útil de los automotores de operación nacional.	X		Dando aplicación a lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 105 de 1993, determinó estableció en el artículo 8 del proyecto de resolución "Plazo máximo para reponer : Con excepción del parque automotor de servicio público de pasajeros por carretera y mixto (camperos, chivas) del sector rural, los propietarios de los vehículos vinculados a las empresas de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera y mixto deberán realizar la reposición de sus equipos a más tardar cumplidos 20 años contados desde la fecha de su registro inicial", se ajusta el texto.
9/08/2019	JUAN CARLOS GARCIA	ASOTRANSQUINDIO	<p>1. Frente al Artículo 3 inciso 2 Programa de Reposición "Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte de pasajeros por carretera y mixto, deberán crear y mantener un programa de reposición incluyendo acciones y estrategias destinadas a los vehículos propios y vinculados a su parque automotor con el objeto de fomentar el mejoramiento de su parque automotor.", se propone incluir lo siguiente "se exceptúa de esta norma a los vehículos relacionados en la ley 276 de abril 15 de 1996"</p> <p>2. Frente al Artículo 4. Fondo de Reposición. Inciso 1 "El fondo de reposición será manejado mediante una fiducia, encargo fiduciario o un mecanismo similar que se encuentre bajo la vigilancia de la Superintendencia Financiera o la Superintendencia de Economía Solidaria." Se propone la siguiente redacción "El fondo de reposición será manejado mediante una fiducia, encargo fiduciario o sistema que adopte de manera autónoma la empresa y cuyo manejo se reflejará en el reporte que se realiza a las entidades que vigila a las empresas de transporte en tal materia"</p> <p>3. Frente al Artículo 7. Destinación de los recursos del Fondo de Reposición. Se propone un nuevo párrafo. Párrafo nuevo los fondos de reposición que estén funcionando en la actualidad y que por su naturaleza se demuestre por parte de la empresa que no se esta obligados a tener dichos fondos por lo dispuesto en la ley 276 de abril 15 de 1996, existan afiliados que no estén operando en vehículo automotor, estén desaparecidos o muertos, las empresas podrán utilizar dichos recursos en inversiones al interior de las mismas.</p>	X	X	<p>Al definir el concepto de mecanismo similar, no retinge las alternativas por las cuales pueden optar las empresas para desarrollar el programa del fondo de reposición, toda vez, los productos financieros o mecanismo similar que se elija, podrá ser parte de la empresa, siempre y cuando el mecanismo sea vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera.</p> <p>Se ajusta en la parte relacionada con el ámbito de aplicación</p> <p>Se ajusta en la parte considerativa del proyecto</p>

SEGUNDA PUBLICACIÓN

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	RESPUESTA
22/10/2019	Sebastián Agudelo Jaramillo Asesor Jurídico	Buses Armenia S.A	1. ¿Los propietarios de los vehículos a los que hace mención el presente proyecto entregados en leasing al locatario, deben realizar también aportes a dicho fondo de reposición? o ¿esta obligación recaerá solo en el locatario del vehículo entregado en leasing?		x	De acuerdo con las disposiciones de la resolución la obligación de realizar aportes, recae en el locatario del vehículo entregado en leasing, quien suscribe el contrato de vinculación con la empresa de servicio público debidamente habilitada.
22/10/2019	CAMILLO GARCÍA	CONSEJO SUPERIOR DEL TRANSPORTE	1. Reiteramos que se debe ajustar la redacción del artículo 4º, donde debe cambiarse la redacción "...como la fiducia, el encargo fiduciario o el mecanismo similar...", ya que para efectos prácticos no conocemos mecanismo similar a la fiducia; lo que advertimos que existe en el mercado son productos financieros, a manera de ejemplo señalamos los Fondos de Inversión Colectiva, que pueden cumplir con la misma función. Sugerimos cambiar "mecanismo similar" por "producto financiero". Lo anterior teniendo en cuenta que los productos financieros se desarrollan por el mercado de manera innovadora y la redacción restringe su uso. El Ministerio de Transporte insiste en la fiducia como mecanismo para crear los fondos y se induce a solamente utilizar este mecanismo u "otro similar", sin estudiar las distintas alternativas que el mercado puede ofrecer, mediante una redacción que permita utilizar otros productos financieros actuales o futuros. 2. Reiteramos, como lo hemos manifestado en anteriores escritos y en las reuniones de socialización, que luego de analizar el detalle de los aportes directos y voluntarios, contenidos en el literal b del artículo 5º, tenemos dudas sobre su tratamiento tributario. Proponemos complementar la redacción indicando que la forma en que se realicen y retiren debe quedar estipulada en el reglamento del encargo fiduciario, fiducia o producto financiero.		x	Al definir el concepto de mecanismo similar, no restringe las alternativas por las cuales pueden optar las empresas para desarrollar el programa del fondo de reposición, toda vez, los productos financieros o mecanismo similar que se elija, podrá ser parte de la empresa, siempre y cuando el mecanismo sea vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera. La finalidad de realizar los aportes directos y voluntarios, es que los mismos, sean usados y destinados para la reposición de vehículo. En caso de establecer condiciones diferentes para su destinación. Sera otro tipo de ahorro, que no es objeto del presente proyecto de resolución. No es posible establecer las condiciones en que se suscribe el contrato de fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar vigilado que la empresa escoja, toda vez, que el mismo, se desarrolla bajo el marco de un contrato entre privados, en donde acuerdan y establecen las partes el clausulado del mismo. Sin embargo, es preciso indicar, que las empresas al momento de suscribir el contrato de vinculación, como el de fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar lo podrá establecer.

			<p>3. Sobre el artículo 10º creemos que la empresa debe informar en un periodo específico, anual o semestral y no cuando quiera el propietario o locatario, ya que esta información la tiene directamente la institución financiera y ella entrega extractos, regularmente trimestrales en cuenta o semestrales o anuales en otros productos.</p>	X		<p>Se acoge. Aclarando en el artículo 10 que los estados de las cuentas se entregan conforme lo determine la fiducia, encargo fiduciario o mecanismo similar.</p>
			<p>4. Sobre el artículo 11º se está generando una obligación a las entidades financieras, la cual debe ser revisada para verificar si en la práctica se puede cumplir, ya que quien contrata como cliente con la entidad es la empresa de transporte.</p>	X		<p>Se acoge. En el sentido de aclarar que la obligación de informar será de la empresa de servicio público debidamente habilitada.</p>
			<p>5. Con relación a las devoluciones de los recursos de propietarios sobre los cuales se desconoce su ubicación, sugerimos anteriormente incluir un régimen de transición que permita hacer operativo el uso de los mismos. Esto se consigue haciendo la devolución de los recursos al último propietario conocido a través de un procedimiento reglado, o permitiendo que cuando estos recursos no puedan ser entregados después de agotado el procedimiento y luego de un tiempo límite, se utilicen en el nuevo programa, de esta manera se cerraría el ciclo de los anteriores fondos.</p>		X	<p>Con relación a la solicitud de establecer un procedimiento reglado para que las empresas puedan utilizar los recursos ahorrados por propietarios que sean devueltos, no es posible reglamentarlo, toda vez, Ministerio de Transporte no podría darle la destinación a estos recursos de privados, caso en el cual tendría que resolverse de conformidad como se haya establecido en los contratos de vinculación.</p>
22/10/2019	German Alberto Lugo Gerente	Cotrariporo	<p>1. Se incluya en la excepción a las busetas que prestan el servicio de pasajeros en el área rural, ya que en el artículo (8) hace excepción solo a camperos y chivas. Es de aclarar que el terreno del área rural donde la cooperativa presta el servicio no manejamos este tipo de vehículos y tanto el terreno</p>	X		<p>La excepción contemplada en el artículo 8 del proyecto de resolución, se establece, teniendo en cuenta lo dispuesto en artículo 6 de la Ley 105 de 1993 modificado por el artículo 2 de la Ley 276 de 1996, que señala que la vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20)</p>

22/10/2019	Liliana Patricia Rugeles Gil Gerente (E)	Transporte Integrado Operador de Armenia U.T.	<p>1. El espíritu de la norma puede conllevar a que los programas de RENOVACIÓN de flota se vean afectados, ya que no se tiene en cuenta en articulado el precepto del artículo 5 de la Ley 688 de 2001, que a la letra dice: ARTICULO 5º. Cuenta. Todo vehículo tendrá una cuenta en el Fondo, cuyos recursos podrán ser utilizados por el propietario del vehículo para reponer, renovar o transformar. En consideración a lo anterior, se sugiere conservar la posibilidad de usar los recursos de los fondos para los programas de renovación y no solo para reposición.</p>	x	<p>La Ley 688 de 2001, por medio de la cual se crea el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, se crea específicamente para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción metropolitano y/o urbano en el territorio nacional. De otro lado, a las disposiciones que establecen la reposición relacionada con la desintegración física del vehículo, obedecen a que para que un vehículo nuevo pueda ingresar al parque automotor por reposición debiera tener cancelada su matrícula, lo que significa que necesariamente el vehículo sea desintegrado, por hurto o desaparición o accidente de tránsito, o por las causas que establezca la normatividad existente en la materia.</p>
------------	--	---	---	---	--

Fecha

Firma


 Coordinadora Grupo de Regulación

Proyectó: Diana Milena González
 Revisó: Diana Marcela Cardona 