

PROYECTO DE RESOLUCIÓN “Por la cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 3318 de 2015 “Por la cual se establecen las condiciones, características de seguridad y rangos de precios al usuario para servicios prestados por Centros de Diagnóstico Automotor””

#	FECHA	PERSONA / ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACIÓN	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
1	23/12/2021	Asociación Nacional de Centros de Apoyo al Tránsito	<p>Se pide modificar el parágrafo 2) del artículo 1) de la resolución 3318 de 2015 donde se incluya el siguiente texto o uno similar, esto con la intención que se desmotive la practica de entregar prebendas por interpuesta persona y con ello garantizar que los cobros por la prestación del servicio no se deterioren por exceso o defecto y con ello permitir que la Superintendencia de Transporte pueda realizar las sanciones respectivas a las que tiene mérito los CDA que varían tarifas.</p> <p>“los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes al rango de precios y valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, mediante concesiones o beneficios de cualquier índole, incurrirían en sanciones previstas en la ley.” Por “los centros de diagnóstico automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes al rango de precios y valores de terceros señalados en la presente resolución reportados debidamente a la superintendencia de transporte, sea por exceso o por defecto, mediante concesiones o beneficios de cualquier índole o por acuerdos comerciales con terceros, incurrirían en sanciones previstas en la ley.”</p>		X	<p>No se acoge la recomendación hecha porque excede el objeto del proyecto de resolución que se pretende expedir. La regulación busca, exclusivamente, modificar el forma en que se presenta las tarifas, sin modificar aspectos sustanciales sobre su cálculo, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En esa medida, lo solicitado está por fuera de dicho objetivo. Adicionalmente, en el artículo 3 de la Resolución ya está contemplada la obligación de remitir los valores a la Superintendencia de Transporte, disposición que no es modificada por el proyecto de resolución comentado.</p>
2	23/12/2021	Asociación Nacional de Centros de Apoyo al Tránsito	<p>Se pide modificar el texto asociado al artículo 4) de la resolución 3318 de 2015, con la intención de permitir una única interpretación, dado que el texto original no es claro y permite que se cobre o no por ingresos para terceros por derechos de recaudo, con ello se posibilita a la Superintendencia de Transporte el identificar que entidades manipulan sus precios en búsqueda de ventajas comerciales.</p> <p>“estas facturas discriminaran de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos a terceros, que deben transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, el valor correspondiente al registro único nacional de tránsito, los valores correspondientes a la superintendencia de transporte y al sistema de vigilancia que se adopte, así como los impuestos aplicables” por “estas facturas discriminaran de manera específica los valores de precios al usuario del servicio y los pagos a terceros, que deben transferirse a la Agencia Nacional de Seguridad Vial, el correspondiente a los seguros de responsabilidad civil, el valor correspondiente al registro único nacional de tránsito, los valores correspondientes a la superintendencia de transporte y al sistema de vigilancia que se adopte, los valores correspondientes al recaudo de los servicios y derechos, así como los impuestos aplicables”</p>		X	<p>No se acoge la recomendación hecha porque excede el objeto del proyecto de resolución que se pretende expedir. La regulación busca, exclusivamente, modificar el forma en que se presenta las tarifas, sin modificar aspectos sustanciales sobre el cálculo de la tarifa, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. Por lo anterior, incluir modificaciones al artículo 4, relacionado con la forma en que se factura los servicios, excede el objeto del proyecto de resolución, el cual no pretende modificar el régimen de tarifas aplicables.</p>
3	23/12/2021	Asociación Nacional de Centros de Apoyo al Tránsito	<p>A la fecha no se conoce proyecto de resolución modificatorio de la resolución 993 de 2017 “por la cual se determinan los valores que por cada servicio que prestan los organismos de apoyo al tránsito deben transferirse al fondo nacional de seguridad vial y se dictan otras disposiciones” y es importante para el sector:</p> <p>Recibir con antelación este tipo de cambios con el ánimo de poder parametrizar de forma correcta sus sistemas contables, el poder anticipar la publicidad de los valores a cobrar como lo dictan los actos administrativos y el poder comprobar que el que se halla pedido un esfuerzo de controlar sus posibilidades de crecimiento económico como un acto de responsabilidad con el país, es igualmente un acto de responsabilidad del mismo estado al controlar sus propios crecimientos.</p>		X	<p>No aceptada, por cuanto no es objeto de la presente Resolución. Sin embargo, se informa que la Resolución 993 de 2017, también se encuentra en proceso de modificación aplicando la actualización de valores a transferir al Fondo Nacional de Seguridad Vial de SMMLDV a UVT y será publicada para observaciones.</p>
4	24/12/2021	Diagnostiya SAS	<p>Resolución 3318 de 2015, Artículo 1, Parágrafo 1. Especificar que se debe realizar el cobro del recaudo (bancarización) como parte integral de la tarifa. En la actualidad al consultar en la página WEB de la Superintendencia de transportes, se puede evidenciar que existen Organismos de Apoyo (CDA) que NO COBRAN al usuario el valor del RECUADO que por las condiciones y características de seguridad se adoptó y que por ley se constituye en obligación el incluirlo dentro de la tarifa del servicio.</p> <p>Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionará el valor que, por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones (Valor del servicio, IVA y otros Impuestos, RUNT, SICOV, ANSV y Recaudo) y que en el presente acto se describen...”</p>		X	<p>El ordenamiento jurídico debe ser aplicado en su conjunto, por lo que recae, en cabeza del operador jurídico, la obligación de hacer la evaluación de las normas aplicables a determinadas situaciones de hecho o de derecho. Respecto de los cobros realizados por los organismos de apoyo, el proyecto de resolución objeto de este comentario se limita a regular lo relacionado con un componente de la tarifa. El resto de componentes de la tarifa los determina cada organismo al momento de liquidar el total de la operación. Dado que los componentes de la tarifa puede variar como resultado de otras normas y buscando que la resolución brinde seguridad jurídica, no se indican de forma detallada los pagos a terceros, por estar estos pagos claramente definidos en otras normas que integran el ordenamiento jurídico.</p> <p>En ese orden de ideas, corresponde al organismo de apoyo, en cada caso particular, liquidar el costo de la operación aplicando lo dispuesto en el proyecto de resolución sobre la tarifa, y los demás costos definidos en otras normas, sin que sea necesarios mencionarlos.</p>

5	24/12/2021	Diagnostiya SAS	<p>Resolución 3318 de 2015, Artículo 1, Parágrafo 1. Para la determinación de las tarifas de los servicios prestados por los CDA se efectuó un estudio de costos directos e indirectos considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio para la fijación de la tarifa, al realizar el análisis de la canasta de costos de estos organismos se utilizó el SMLV y no en los valores de UVT, para proponer un cambio de SMLV a UVT se debería de manera responsable tener con anticipación un estudio que refleje la realidad del esquema de revisión técnico mecánica, ya que desde la fecha de su realización, lejos de disminuir los costos de infraestructura y requerimientos, estos han aumentado en valor y cantidad.</p> <p>Por otra parte, la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018 – 2022 "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad", en su artículo 49 dispuso que los cobros, sanciones, multas, tasas, tarifas y estampillas, que se encuentren ejecutoriados con anterioridad al 1° de enero de 2020 se mantendrán determinados en smmlv, a la fecha no existe acto administrativo debidamente motivado que lo modifique o sustituya.</p>		X	<p>El propósito de la regulación no es modificar el régimen tarifario, por lo que los estudios técnicos que soportan los valores definidos en SMLMV son totalmente válidos para la modificación a UVT. La resolución hace un ajuste formal en la forma en que se presentan los valores, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En todo caso, el ajuste introducido propone una conversión simple, que no tiene efectos sobre los valores previamente definidos bajo los criterios establecidos por la ley y las disposiciones reglamentarias, razón por la cual no es procedente ajustar a los métodos de cálculo de la tarifa.</p>
6	24/12/2021	Diagnostiya SAS	<p>Si bien, la actualización de estas tarifas o Unidad de Valor Tributario UVT fijados con anterioridad a 2020 no es obligatorio de conformidad con lo señalado en el parágrafo del artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, se debe tener en cuenta que el porcentaje del 10,07% que corresponde al incremento nominal del salario mínimo para el año 2022 fijado mediante Decreto 1724 del 15 de diciembre de 2021, tendría incidencia en los precios al consumidor durante esa vigencia debido al proceso de indexación, lo cual se vería reflejado en el tarifa de que trata el artículo 1 de la Resolución 3318 de 2017, que se encuentre establecido en Salarios Mínimos Diarios Legales Vigentes smdlv.</p>		X	<p>El ajuste en la forma en que se presentan las tarifas tiene efecto inmediato para el próximo año, en esa medida, las tarifas que se cobren a partir de enero de 2022 deberán ser calculadas y cobradas conforme a las UVT que se definan una vez el proyecto de resolución entre en vigencia. Los ajustes inflacionarios y de indexación los recoge el valor de la UVT definida por la DIAN. Si bien la ley y las disposiciones de la resolución no tiene efectos retroactivos, su aplicación de ser inmediata a partir de su entrada en vigor.</p>
7	26/12/2021	Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor	<p>ASO-CDA, propone que, en el proyecto de resolución publicado, mediante el cual se modifica el artículo 1 de la Resolución 3318 de 2015, se incorporen las siguientes precisiones:</p> <p>1. Se identifiquen los pagos a terceros, con el fin de dar claridad a todos los Centros de Diagnóstico Automotor y evitar la confusión que a la fecha hay, sobre la obligatoriedad de identificar en la factura cada uno de ellos. Esta claridad es importante para temas tributarios y evitar malas prácticas entre los organismos de apoyo.</p> <p>2. Sugerimos con todo respeto, ajustar la redacción del parágrafo segundo, aclarando que, al recaudarse la tarifa y los demás valores, que se generan con la revisión técnico mecánica, se pueden aceptar las diferentes formas de pago aceptadas por nuestro sistema financiero, como uso de puntos, tarjetas de crédito, entre otras.</p> <p>Parágrafo 1. Al rango de precios aquí definido, se le adicionará el valor que por las condiciones y características de seguridad se adopten y los demás valores que por ley se constituyen en obligaciones, tales como: RUNT, SICOV, COSTO LABOR DE RECAUDO, TASA ANSV, y demás que en el presente acto se describen.</p> <p>Parágrafo 2. Los Centros de Diagnóstico Automotor, que procedan al cobro a los usuarios de valores diferentes del rango de precios y los valores de terceros, señalados en la presente resolución, sea por exceso o por defecto, o mediante concesiones o beneficios de cualquier índole, incurrirán en las sanciones previstas en la ley.</p> <p>Lo anterior sin perjuicio del uso de distintos métodos de pago, como son las tarjetas de crédito, uso de puntos, entre otros.</p>		X	<p>El ordenamiento jurídico debe ser aplicado en su conjunto, por lo que recae, en cabeza del operador jurídico, la obligación de hacer la evaluación de las normas aplicables a determinadas situaciones de hecho o de derecho. Respecto de los cobros realizados por los organismos de apoyo, el proyecto de resolución objeto de este comentario se limita a regular lo relacionado con un componente de la tarifa. El resto de componentes de la tarifa los determina cada organismo al momento de liquidar el total de la operación. Dado que los componentes de la tarifa puede variar como resultado de otras normas y buscando que la resolución brinde seguridad jurídica, no se indican de forma detallada los pagos a terceros, por estar estos pagos claramente definidos en otras normas que integran el ordenamiento jurídico.</p> <p>En ese orden de ideas, corresponde al organismo de apoyo, en cada caso particular, liquidar el costo de la operación aplicando lo dispuesto en el proyecto de resolución sobre la tarifa, y los demás costos definidos en otras normas, sin que sea necesarios mencionarlos.</p>

8	26/12/2021	Asociación Nacional de Centros de Diagnóstico Automotor	<p>ASO-CDA, como representante del gremio, sin pretender desconocer lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, invita al Ministerio de Transporte a tener en cuenta, en los ajustes normativos que se están realizando, que la labor que cumplen los Centros de Diagnóstico Automotor, como su nombre lo dice, es la de certificar las condiciones técnico mecánicas de un vehículo, lo que hace imprescindible el requisito del personal calificado y cualificado, que se exige para ello, por lo tanto, en su estructura de costos, es preponderante, los costos del personal contratado.</p> <p>De otro lado, si bien se observa que el proyecto de resolución, objeto de observación, modifica la Resolución MT No.3318 de 2015, convirtiendo la tarifa de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes, calculada en salarios mínimos, en Unidad de Valor Tributario – UVT, y que, el propósito es garantizar que el incremento para el año 2022, sea el realizado a la UVT, es fundamental que también se modifique la Resolución MT No. 993 de 2017, que contiene los valores que deben recaudarse por parte de los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito para ser transferidos a la Agencia Nacional de Seguridad Vial.</p>		X	<p>El propósito de la regulación no es modificar sustancialmente la tarifa, ni el régimen tarifario, por lo que los estudios técnicos que soportan los valores definidos en SMLMV son totalmente válidos para la modificación a UVT.</p> <p>El proyecto de resolución que modifica la Resolución de 993 de 2017 será publicado en los próximos días.</p>
9	26/12/2021	Confederación Nacional de Organismos de Apoyo al Tránsito (Confeorg)	<p>Consideramos pertinente que el Ministerio de Transporte determine que aquellos pagos a terceros que paga el usuario junto con la tarifa del servicio, que están fijados en términos de salarios mínimos diarios legales vigentes, también se estimen en UVT.</p> <p>Asimismo, resulta pertinente que en el acto administrativo que está por expedirse, se especifique con mayor claridad en el parágrafo 2 cuáles son los pagos a terceros que debe cancelar el usuario junto con el valor de la tarifa del servicio; entre estos los derechos que corresponden al Registro Único Nacional de Tránsito, el valor del servicio de recaudo, el de la operación del Sistema de Control y Vigilancia y los valores correspondientes al Fondo Nacional de Seguridad Vial.</p>		X	<p>El ordenamiento jurídico debe ser aplicado en su conjunto, por lo que recae, en cabeza del operador jurídico, la obligación de hacer la evaluación de las normas aplicables a determinadas situaciones de hecho o de derecho. Respecto de los cobros realizados por los organismos de apoyo, el proyecto de resolución objeto de este comentario se limita a regular lo relacionado con un componente de la tarifa. El resto de componentes de la tarifa los determina cada organismo al momento de liquidar el total de la operación. Dado que los componentes de la tarifa puede variar como resultado de otras normas y buscando que la resolución brinde seguridad jurídica, no se indican de forma detallada los pagos a terceros, por estar estos pagos claramente definidos en otras normas que integran el ordenamiento jurídico.</p> <p>En ese orden de ideas, corresponde al organismo de apoyo, en cada caso particular, liquidar el costo de la operación aplicando lo dispuesto en el proyecto de resolución sobre la tarifa, y los demás costos definidos en otras normas, sin que sea necesarios mencionarlos.</p>

10	26/12/2021	Confederación Nacional de Organismos de Apoyo al Tránsito (Confeorg),	<p>Si bien la Ley 1955 de 2019 constituye el fundamento legal para modificar el cálculo de las tarifas mínima y máxima del servicio prestado por los CRC, esta circunstancia coyuntural conlleva necesariamente a llamar la atención sobre la importancia que tiene retomar la discusión ya planteada en otros escenarios con anterioridad, de conocer y analizar el sistema y método que se empleó originalmente para determinar los valores mínimo y máximo de las tarifas que fueron publicados en la Resolución 5228 de 2016 del Ministerio de Transporte.</p> <p>Sobre este punto, queremos traer a colación que, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 1753 de 2015, Plan Nacional de Desarrollo 2014 – 2018, para determinar las tarifas de los servicios el Ministerio de Transporte debe efectuar un estudio de costos directos e indirectos, considerando las particularidades, infraestructura y requerimientos de cada servicio.</p> <p>Desde hace más de cuatro años la fórmula para calcular las tarifas de estos servicios no se ha actualizado, permaneciendo atada al aumento del salario mínimo mensual legal vigente, sin tener en cuenta que deben atenderse con acuciosidad otras variables que impactan en la operación de los Centros de Reconocimiento de Conductores: gastos administrativos, de funcionamiento, adquisición de insumos y equipos, mantenimiento de equipos, remuneración del personal de la salud y administrativo, entre otras.</p> <p>El cambio en la forma de calcular la tarifa del servicio, que se hará ahora con base en el valor de la Unidad de Valor Tributario (UVT), repercute en una disminución de los ingresos del CRC. Sólo a modo de ejemplo, en uno de estos centros, en el que se pague a un(os) trabajador(es) un salario mínimo mensual legal vigente, el gasto asociado al pago de la nómina se verá incrementado (en un 10,07 % para el 2022), en tanto que los ingresos por la prestación de servicios no verán el mismo aumento.</p> <p>La fijación de tarifas mínimas y máximas por la prestación del servicio implica contar con todos los elementos técnicos que sean necesarios. De lo contrario, se puede poner en riesgo la transparencia y la calidad en la prestación de los servicios, pues la competencia en el mercado, que ha tendido a conservar la tarifa mínima por la prestación del servicio, si no está acompañada de un examen económico juicioso, puede terminar sacrificando el indispensable aporte que hacen los CRC a la seguridad vial del país.</p> <p>En consecuencia, queremos llamar la atención del Ministerio de Transporte para que, en un término prudente, de tres meses, atienda la problemática aquí descrita, realice las actividades, programe las mesas de trabajo y efectúe los estudios técnicos necesarios para subsanar el impacto económico que va a afectar negativamente a los Centros de Reconocimiento de Conductores.</p>		X	<p>El propósito de la regulación no es modificar el régimen tarifario, por lo que los estudios técnicos que soportan los valores definidos en SMLMV son totalmente válidos para la modificación a UVT. La resolución hace un ajuste formal en la forma en que se presentan los valores, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 49 de la Ley 1955 de 2019, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. En todo caso, el ajuste introducido propone una conversión simple, que no tiene efectos sobre los valores previamente definidos bajo los criterios establecidos por la ley y las disposiciones reglamentarias, razón por la cual no es procedente ajustar a los métodos de cálculo de la tarifa.</p>
----	------------	---	---	--	---	--

Aprobado por



Camilo Pabón Almanza
Viceministro de Transporte
Ministerio de Transporte

Revisó:



Angelica María Yance Díaz
Coordinadora Grupo de Regulación
Jorge Vélez - Abogado Grupo de Regulación

Fecha:

27/12/2021