

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



PROYECTO DE DECRETO

JUSTIFICACIÓN

El transporte de carga es el eje vital de nuestra economía a través del cual se dinamiza el país.

El país se proyecta a diversos tratados bilaterales y multilaterales como el Tratado de Libre Comercio con USA, comunidad Europea, Asia pacífico, Centro América etc., por lo tanto es necesario que el sector de carga cuente con vehículos aptos, económicos y amigables con el medio ambiente para cumplir sus compromisos.

El documento Conpes 3489 de 2007, concluye que se debe implementar una Política de Estado en torno a la modernización del parque automotor de servicio publico de carga, lo cual se propone en el presente decreto.

En Colombia el parque automotor se ha envejecido hasta llegar a limites de antigüedad relativa, que afecta la competitividad del sector y la del país; es relativa puesto que los vehículos los hicieron funcionales los transportadores, ante la carencia de políticas estatales para la reposición de equipos. Ellos hicieron uso del esquema de la repotenciación, diseñado y autorizado por el Ministerio mediante resolución 2502. Adicional a ello la incumplida política de fletes ha limitado notoriamente el poder adquisitivo de los propietarios. Estas situaciones anquilosaron la reposición o renovación del parque automotor, especialmente del pequeño transportador quien ha visto en el camión su único sustento, soporte económico y actividad familiar central con notoria renovación generacional. Este propietario ha sufrido un progresivo detrimento patrimonial.

Bajo esta premisa, la necesidad es que el gobierno diseñe medidas de salvaguarda a los pequeños transportadores mediante el subsidio a través de un fondo de solidaridad para transportadores, que por su edad y el deterioro de su vehículo, deban reponer su equipo. Es claro que el país, el gobierno y los usuarios, tienen una deuda social que saldar con quienes han movido la economía por más de 60 años.

CIFRAS

El parque automotor de carga del país esta conformado de la siguiente manera según cifras de abril de 2013 entregadas por el Ministerio de Transporte. Los datos son:

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



Servicio	CAMION	TRACTO CAMION	VOLQUETA	Total general
Diplomático	50	10	464	
Oficial	6.664	259	1.514	8.437
Otros	5	2	7	
Particular	75.638	1.900	9.150	86.688
Público	174.197	57.140	20.110	251.447
(en blanco)	69	1	1687	
Total general	256.623	59.312	30.794	346.730

Tabla de cifras a octubre de 2006

Configuración	PARTICULAR		PÚBLICO		TOTAL	
	Cantidad	Edad promedio años	Cantidad	Edad promedio años	Cantidad	Edad promedio años
2	76.350	28,61	84.291	22,15	160.641	25,22
3	1.770	24,15	8.135	22,62	9.905	22,89
4	16	22,81	188	26,04	204	25,78
2S	288	26,24	900	19,21	1.188	20,92
3S	896	25,09	20.734	19,28	21.630	19,52
TOTAL	79.320	28,46	114.248	21,65	193.568	24,44

Fuente Ministerio de Transporte - Octubre de 2006

Comparadas estas cifras con las que el Ministerio de Transporte anunciaba en octubre de 2006, vemos que el parque automotor ha pasado de 193.568 a 346.730 presentando un incremento de 153.162 unidades que representan un crecimiento del 44.17 % en últimos 7 años y específicamente en este mismo periodo de tiempo en el servicio público de transporte de carga pasamos de 114.248 vehículos en la diferentes configuraciones a 251.447 incrementándose en 137.199 unidades que representan un crecimiento del 54.56 %.

Para el 2006 el 59.02% de los vehículos, eran de servicio público de carga y el 40.98% de servicio particular. Para el 2013, 7 años después, el 73% de los vehículos son de servicio público de carga y el 27% de servicio particular.

BORRADOR PROYECTO DE DECRETO REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA



Para efectos de la regulación, reposición y modernización del parque automotor propuesta en este decreto está se especifica que está dirigida para los vehículos de servicio público en especial para el 70% que son de propiedad de pequeños propietarios, esto es personas naturales que tienen un vehículo de carga del cual devengan su sustento y el de su familia.

Como se ve en las estadísticas oficiales comparativas el parque automotor de carga del país se ha incrementado en los últimos años notoriamente, sin control, ni racionalización adecuada, para evitar sobreoferta.

Hay que mencionar que de acuerdo con los reportes del Ministerio de Transporte a cierre de 2012 solo se han chatarrizado xxxxxx vehículos por reposición y xxxxxx por chatarrización, cifras que muestran un proceso de regulación con una tasa de tan solo el 3.8% Además la racionalización del parque automotor en Colombia y las tasas de ocupación o eficiencia de uso del equipo en la operación es baja, calculada por ATC en un 60 por ciento por mes, pues los antiguos aun operan con desventajas competitivas para sus dueños, que tiene más costos operativos, más tiempos muertos y mayor efecto nocivo en el impacto ambiental.

Los costos operativos para los vehículos con edad superior a 30 años son un 25% más alto y la relación del número de viajes entre carros nuevos y viejos es de 2 a 1.

Esta tendencia evidencia una clara necesidad de “modernizar” y racionalizar el parque automotor existente y permitir a sus propietarios tradicionales acceder a unidades nuevas que les genere dinamismo a su negocio y apropiarse de elementos técnicos, operativos y financieros importantes en procura de mejorar su competitividad.

Gradualidad y prioridades en el proceso de chatarrización con miras a la modernización

El parque automotor de carga de servicio publico colombiano es de acuerdo a la tipología, el uso operativo y las características socio económicas de sus propietarios bastante heterogéneo, por esta causa los procesos de regulación, reposición y modernización deben realizarse de acuerdo a valoraciones operativas, cualitativas y cuantitativas específicas.

Recursos por captar por ingreso de vehículos de acuerdo al decreto 2868.

“Para la reposición vehicular para el transporte terrestre de carga de servicio público. Se dispuso constituir una garantía bancaria o póliza de seguros para ingresar vehículos nuevos al parque automotor del servicio público de acuerdo al Decreto 3525 de octubre de 2005 y Decreto 2868 de 2006 y hasta marzo 14 de 2013 fecha en que se suspendió temporalmente la póliza. Según datos entregados por el Ministerio de Hacienda hasta el 2012 se han recaudado aproximadamente 1.2 billones de pesos,

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



La totalidad de estos dineros, deben conformar el fondo de reposición y solidaridad a través del cual se subsidie a los transportadores tradicionales que deban chatarrizar sus vehículos de acuerdo a los parámetros que para tal fin establezca el Ministerio de Transporte de común acuerdo con los gremios del sector.

Así mismo utilizar los recursos de las sobretasas a los peajes y a los combustibles que se cobran en la actualidad con el fin de que fortalezcan este fondo

Datos estadísticos frente a los combustibles y beneficios en ahorro de combustibles e mitigación de contaminación ambiental

La reposición del parque automotor, de acuerdo a los datos que presenta el Ministerio de Transporte en materia de uso de combustibles, genera cifras importantes para analizar el ahorro y la mitigación del impacto del sector transportador de carga en el medio ambiente., disminuyendo ostensiblemente las emisiones de bióxido de carbono, monóxido de carbono, hidrocarburos, óxidos de nitrógeno y partículas sólidas, que en la suma de vehículo de carga viejos a reponer, alcanzan niveles peligrosos para la salud de las personas, de los animales y daños ambientales irreversibles. Igualmente disminuye el nivel de ruidos, que es otra fuente inquietante de contaminación.

2.536 Tractocamiones hasta el año 1970, susceptibles de ser chatarrizados los cuales actualmente tiene un recorrido promedio mensual de 5000 kilómetros vehículo. El Consumo de ACPM /Km. en este tipo de vehículos es de 5 Km/gal. = 1100 gl./mes. Total galones consumidos al mes es de 2.789.600 galones

El Ahorro de combustible para el nuevo vehículo es de 20%, es decir de 220 gln / mes equivalente a 557.920 galones para los vehículos tipo CS anteriores al año 1970. El consumo promedio de los nuevos pasa de 4.5 km/gal a 5.5 km/gal

Ahorro de glns vehiculo mes	Total vehículos tipo CS anteriores a 1970	Total gln / mes ahorrados	Total gln /año ahorrados	Vr anual ahorrado	ahorro al año por vehiculo
220	2,536	557,920	6,695,040	\$ 30,730,233,600	\$ 12,117,600

El anterior cuadro muestra no solo el ahorro en glns de combustible ACPM sino además, el ahorro individual de cada propietario que le aportarían para la financiación de su nuevo equipo. (Fuente datos ATC)

Análisis Técnicos

Vehículo de carga en buenas condiciones de rodamiento disminuyen la congestión y la accidentalidad en las carreteras, redundan en mejor utilización de las vías, en ahorro de

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



tiempo durante el transporte para todos los usuarios y asegura la prestación eficiente de este servicio, con el consecuente incremento de la productividad, beneficios para los ciudadanos y en especial para las familias que derivan sus sustento de este tipo de vehículo de carga. La reposición se dirige a contribuir a que se cumpla con otros principios del Transporte Público Terrestre de Carga por Carretera, tales los que señalan que el usuario pueda movilizar sus mercancías en buenas condiciones de acceso, calidad y seguridad.

El valor en el mercado de los vehículo de carga nuevos, contrasta con lo que normalmente constituye el patrimonio de un pequeño propietario, representado en la chatarra que va a ser objeto de la desintegración física, así como con su escasa capacidad de pago, requiere tal como lo señala la Decreto 336 de 1996, que se establezcan programas financieros especiales; los cuales, con el mismo fundamento, deben extenderse a los pequeños propietarios de la modalidad del transporte de carga, es por ello que es imperativo la necesidad de proteger el patrimonio de estos transportadores a los cuales una vez se establezca la Vida Útil, se debe subsidiar a cada uno de los afectados al menos en la primera fase del plan de modernización.

En la medida que no existe en la normativa del transporte de carga una regulación de la vida útil de dichos vehículo de carga, entonces se hace imperativo que el Ministerio de Transporte realice los trabajos de campo y de análisis que lo lleven a establecer de manera técnica tal valor, atendiendo para tal efecto a las realidades económicas y a la variedad de servicios que se desprenden de la diversidad topográfica y regional de una nación como Colombia, siendo tal valor el punto de partida de los cálculos del fondo que se pretende establecer.

Por lo anterior, en el proyecto se propone que sea el Ministerio de Transporte quien defina las características y modelos de los vehículos de carga de servicio público de transporte terrestre que deberán ser objeto de la reposición; además de las fechas límites en que deba surtirse dicha reposición.

La reposición implica el ingreso de un vehículo de carga nuevo en sustitución de otro que sale definitivamente del servicio y que será sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se cancelará su matrícula de acuerdo a las condiciones fijadas para tal trámite.

Se debe crear un fondo denominado para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga, administrado por el Ministerio de Transporte con la veeduría de todos los gremios del sector inscritos ante esta cartera. La creación del fondo de reposición y las disposiciones que se proponen en el presente proyecto de Decreto, tiene su fundamento, entre otros, en los siguientes mandatos:

“Son fines esenciales del Estado servir a la comunidad y promover la prosperidad general...”.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



**POR EL CUAL SE ESTABLECE EL SISTEMA GENERAL DE REPOSICIÓN Y
RENOVACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE
TERRESTRE DE CARGA**

LA MINISTRA DE TRANSPORTE

DECRETA

Preámbulo

El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga, está conformado por entidades, normas y procedimientos mediante los cuales se administran los recursos provenientes de los aportes, el ahorro, y sus respectivos rendimientos financieros. El presente decreto el desarrollo sectorial y la competitividad del mismo en beneficio del desarrollo del país.

DEFINICIONES

- **REPOSICION:** Consiste en sustituir un vehículo de carga, por otro nuevo o de menor edad.
- **RENOVACION:** Es la sustitución de un vehículo de carga de servicio público por otro de un modelo posterior.
- **CHATARRIZACION:** Todo vehículo de carga que deberá ser sometido a un proceso de desintegración física total, para lo cual se le cancelará su licencia de tránsito.
- **APORTE OBLIGATORIO:** Es el componente de la cuenta individual del vehículo de carga constituido por el rubro de recuperación de capital.
- **APORTE VOLUNTARIO:** Es el monto que el propietario de un vehículo de carga desea aportar adicionalmente a la cuenta individual del vehículo de carga de servicio público.
- **BONO DE REPOSICION O RENOVACION:** Equivale al monto del subsidio del Gobierno por la chatarrización del vehículo de carga que acceda a la reposición, del ahorro alcanzado en la cuenta individual de un vehículo de carga de servicio público en los Fondos de Reposición de las Empresas, creados en vigencia de las Decretos 105 de 1993 y 336 de 1996.
- **AFILIADO:** Todo vehículo de servicio público terrestre automotor de carga registrado y matriculado para dicho servicio ante la autoridad competente.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



TÍTULO I

**EL SISTEMA GENERAL PARA LA REPOSICION
Y RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PUBLICO DE
TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA**

**CAPITULO I
PRINCIPIOS GENERALES**

Artículo 1°. Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga tiene por objeto garantizar a los propietarios de los vehículos de carga de servicio público la reposición o renovación de sus vehículos de carga, mediante la disposición de unos recursos a través de los Fondos Especiales de Reposición y Renovación, en las condiciones establecidas.

Artículo 2°. Principios. El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga se regirá por los siguientes principios que también son rectores del Transporte así:

1. De La Intervención Del Estado: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Por lo tanto, es responsable de la dirección, coordinación, correcto funcionamiento del sector y del Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.
2. De La Colaboración Entre Entidades: Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

Artículo 3°. Del derecho a la seguridad. El Transporte Público Terrestre de Carga por Carretera es una industria encaminada a garantizar la movilización de cosas por medio de vehículos de carga apropiados a la infraestructura del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios, sujeto a una contraprestación económica.

Artículo 4°. Del servicio público de transporte. La operación del transporte de carga por carretera en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de competitividad, rentabilidad, calidad, oportunidad y seguridad.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



CAPITULO II

CREACIÓN, OBJETIVOS, CONFORMACIÓN Y DESTINACIÓN DE RECURSOS

Artículo 5°. Creación. Créase El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, cuya dirección, coordinación, planeación y control estará a cargo del Estado en los términos de la presente Decreto.

Artículo 6°. Objetivos. El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, ordenará las instituciones y los recursos necesarios para alcanzar los siguientes objetivos:

1. Garantizar a los propietarios de los vehículos de carga la reposición o la renovación de los equipos.
2. Garantizar eficiencia y eficacia a los usuarios del servicio público de transporte de carga.
3. Garantizar la modernización del parque automotor de carga en procura de la competitividad del sector y del país.
4. Aportar a las acciones tendientes a la sostenibilidad del medio ambiente.
5. Generar un importante ahorro de combustible al país como resultado de las tecnologías utilizadas en los motores de los vehículos nuevos

Artículo 7°. Conformación del Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga. Es el conjunto armónico de entidades públicas y privadas, normas y procedimientos, establecida de conformidad con el presente decreto, serán los encargados de administrar, proveer, controlar los recursos especificados en el presente decreto y garantizar la adecuada destinación de los mismos.

Artículo 8°. Destinación de los recursos. No se podrán destinar ni utilizar los recursos del El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga para fines diferentes a lo estipulado en el presente decreto, salvo cuando el propietario del equipo, una vez cancelada la licencia de tránsito y chatarrizado el vehículo de carga, renuncie al derecho a reponer o renovar, en cuyo caso le serán entregados exclusivamente a él los dineros asignados a este vehículo ya sea por la confirmación de su fondo individual o por beneficios del fondo de solidaridad. .

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



TÍTULO III

DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I

**CARACTERÍSTICAS DEL SISTEMA GENERAL PARA LA REPOSICIÓN Y RENOVACIÓN
DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE
DE CARGA**

Artículo 9°. *Campo de aplicación.* Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, consagrado en el presente decreto se aplicará a todos los vehículos de carga de este servicio público que operan en el territorio nacional a los cuales se definirá un tiempo de vida útil.

Artículo 10°. *Características del Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.* El Sistema tendrá las siguientes características:

1. Todos los vehículos de servicio público de transporte terrestre de carga deberán estar afiliados al presente Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.
2. Los dineros recaudados a través del presente fondo se considerarán como valor agregado al vehículo, en caso de venta del vehículo el monto del fondo será transferido al nuevo propietario.
3. Los propietarios de los vehículos de carga afiliados al presente fondo tendrán derecho al uso de los recursos disponibles en las cuentas individuales de cada vehículo de carga de acuerdo a lo establecido en el presente decreto y sus reglamentos.
4. La afiliación de los vehículos de carga a los Fondos Especiales de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Transporte Terrestre de Carga implica la obligación para los propietarios y empresas de efectuar los aportes o los pagos, según corresponda, que se establezcan en esta Decreto y sus reglamentos.
5. Para el reconocimiento de la reposición o renovación del vehículo de carga se tendrán en cuenta el tiempo y los montos cotizados en el presente fondo.
6. En desarrollo del principio de efectividad del Sistema, los montos aportados al Fondo de Reposición y Renovación, deberán garantizar un monto mínimo para efectuar la reposición en los términos previstos en la presente Decreto.
7. Las entidades administradoras de los fondos de Reposición y Renovación, estarán sujetas a la inspección, control y vigilancia por parte de la Superintendencia Financiera de Colombia o la entidad que haga sus veces.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



8. Los recursos del Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, serán destinados exclusivamente a dicho sistema y no pertenecen a las entidades que los administran.
9. Los costos de administración de los Fondos de Reposición y Renovación, permitirán una comisión razonable a la administradora y se determinarán por el reglamento.
10. Los propietarios de los vehículos de carga afiliados al Sistema tendrán derecho a la reposición o renovación del vehículo de carga mediante el uso de los recursos cuya cuantía obedecerá a los aportes efectuados por los propietarios, sus rendimientos financieros, los aportes voluntarios, los subsidios y otros aportes.
11. De los rendimientos obtenidos en el manejo de los recursos previstos en el presente decreto, una parte cubrirá el costo de administración del Sistema y una vez descontada la misma, se destinará un Diez por ciento (10%) para el Fondo de Solidaridad para Reposición del Parque Automotor (Título V de la presente Decreto)
12. Las cuentas de ahorro para la Reposición y Renovación, serán administradas por las entidades que se autoricen para tal efecto por parte del Gobierno Nacional con la veeduría permanente de los gremios del sector reconocidos como tales por las autoridades previamente inscritos ante el Ministerio de Transporte.
13. Las entidades administradoras deberán garantizar una rentabilidad mínima del fondo que administran. El patrimonio de las entidades administradoras garantizará el pago de la rentabilidad mínima y el desarrollo del negocio de administración del fondo.
14. Cuando las entidades administradoras incumplan sus obligaciones, en los términos de la presente Decreto, el Estado revertirá contra el patrimonio de las entidades administradoras y sus socios y aplicará las sanciones pertinentes por incumplimiento, de acuerdo con la reglamentación que expida el Gobierno Nacional.

Artículo 11°. Inembargabilidad. Los recursos de los Fondos Especiales de Reposición y Renovación estarán a disposición de todos los aportantes, pero no podrán ser embargados bajo ninguna circunstancia.

CAPITULO II

Afiliación al Sistema General de Reposición y Renovación

Artículo 12°. Afiliados. Serán afiliados en forma obligatoria al Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, todos los vehículos de carga registrados y matriculados para dicho servicio. Será requisito para la expedición del Registro Nacional de Carga o su equivalente, acreditar la afiliación del equipo a este Fondo. Los propietarios del vehículo de carga afiliados al sistema podrán escoger y trasladarse libremente entre las diferentes entidades administradoras de acuerdo con lo reglamentado por el Gobierno Nacional.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



Artículo 13°. Libre escogencia. Los gremios del sector previamente inscritos ante el Ministerio de Transporte podrán asesorar a los propietarios de vehículo de carga en las decisiones de libre escogencia relativas a la afiliación y selección de las instituciones del sistema.

Parágrafo. Las empresas de transporte de carga que impidan o atenten en cualquier forma contra el derecho del propietario a la afiliación de su vehículo de carga y selección del Fondo Especial de Reposición y Renovación, se hará acreedora en cada caso o por cada afiliado a una multa, impuesta por el organismo encargado de su inspección, vigilancia y control, que no podrá ser inferior a un salario mínimo legal mensual vigente ni exceder veinte veces dicho salario, el valor de dichas multas se destinará al Fondo de Reposición y renovación, establecido en la presente Decreto. La afiliación respectiva quedará sin efecto y podrá realizarse nuevamente en forma libre y espontánea por parte del propietario.

CAPITULO III

Aportes al Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga

Artículo 14°. Obligatoriedad de los aportes. Durante la vida útil del vehículo de carga de servicio público de Transporte Terrestre de Carga, deberán efectuarse aportes obligatorios al Sistema General de Reposición y Renovación por parte de los propietarios de los vehículos de carga con base en lo que se establezca en la reglamentación. La obligación de aportar cesa en el momento en que se efectúe la cancelación de la Licencia de tránsito y la chatarrización del vehículo de carga.

Artículo 15°. Cálculo de los aportes obligatorios. El Ministerio de Transporte reglamentará lo referente a la metodología para el cálculo del rubro de recuperación de capital que se constituirá en el aporte obligatorio por cada vehículo de carga al Fondo Especial de Reposición y Renovación, con una periodicidad mensual.

Artículo 16°. Aportes voluntarios. Los propietarios de los vehículos de carga afiliados al Sistema General de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga podrán aportar, periódica u ocasionalmente, valores superiores a los límites mínimos establecidos como aporte obligatorio, con el fin de incrementar los saldos de las cuentas individuales de ahorro, para optar por la reposición anticipada.

Artículo 17°. Cuentas individuales de ahorro para la reposición y renovación del parque automotor de servicio público de transporte terrestre de carga. Los aportes obligatorios y voluntarios se abonarán a la cuenta individual de ahorro de cada vehículo de carga. Por cada vehículo de carga solo existirá una cuenta de ahorro de reposición y renovación. Las administradoras deberán enviar a sus afiliados por lo menos trimestralmente

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



un extracto que registre las sumas depositadas, sus rendimientos y saldos, así como el monto de las comisiones cobradas y de las primas pagadas.

Artículo 18°. Obligaciones de las empresas de transporte público terrestre automotor.

Las empresas prestadoras del servicio público de transporte de carga están obligadas a recaudar el aporte obligatorio mensual de los vehículos de carga que realicen operaciones debidamente cumplidas a través de estas. Estos recursos deberán ser depositados mensual e íntegramente al Fondo Especial de Reposición y Renovación del Parque Automotor que acredite el propietario al momento de la realización de una operación de transporte. Para tal efecto el reglamento que expida el Ministerio de Transporte diseñará el mecanismo que garantice el recaudo y depósito de los aportes.

Artículo 19°. Obligaciones de los propietarios de vehículos de carga de servicio público. Los propietarios de los vehículos de carga de servicio público de transporte terrestre automotor de carga están obligados a suministrar a la empresa de transporte de carga toda la información necesaria para dar cumplimiento al artículo anterior.

Artículo 20°. Sanción moratoria. Los aportes que no se consignen dentro de los plazos señalados para el efecto por el Gobierno Nacional, generarán un interés moratorio a cargo del responsable de efectuar el pago, equivalente al interés moratorio comercial; estos intereses se abonarán en el Fondo de Reposición y Renovación.

Artículo 21°. Acciones de cobro. Corresponde a las entidades administradoras adelantar las acciones de cobro con motivo del incumplimiento de las obligaciones del responsable de efectuar el aporte de conformidad con la reglamentación para tal efecto, la liquidación mediante la cual la administradora determine el valor adeudado, prestará mérito ejecutivo.

**CAPITULO IV
Reposición y renovación**

Artículo 22°. Derecho a la reposición o renovación. Para tener el derecho a la Reposición o Renovación del vehículo de carga, se deberá cumplir con los requisitos establecidos por el Gobierno Nacional.

Artículo 23°. Devolución de los recursos que constituyen la cuenta individual. Los propietarios de los vehículos de carga afiliados a los Fondos Especiales de Reposición y Renovación, tendrán derecho al uso de los recursos disponibles en las cuentas individuales de cada vehículo de carga de acuerdo a lo establecido en la presente Decreto y sus reglamentos.

Parágrafo 1°. La cuenta individual de un vehículo de carga solo podrá ser retirada del fondo para efectuar el proceso de reposición. En este caso, se hará entrega de los recursos cuando

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



se haya acreditado la cancelación de la licencia de tránsito y la chatarrización del vehículo de carga.

Parágrafo 2°. Para el caso del proceso de renovación, la tradición del vehículo de carga conllevará la tradición de su cuenta individual en el respectivo fondo. En consecuencia, cualquier hecho o negocio que afecte la propiedad del vehículo de carga, deberá incluir los dineros que figuran en la cuenta individual del mismo.

Artículo 24°. *Indemnización sustitutiva de la reposición.* Los vehículos de carga que habiendo cumplido su vida útil para acceder a la reposición y no hayan efectuado el mínimo de aportes exigidos, y declaren su interés de no proceder a la reposición del equipo, tendrán derecho a recibir el monto ahorrado y sus rendimientos financieros a la fecha, de acuerdo con lo reglamentado por el Gobierno Nacional.

TÍTULO IV

ADMINISTRADORAS DEL SISTEMA GENERAL DE REPOSICION Y RENOVACION DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PUBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA

CAPITULO I Entidades Administradoras

Artículo 25°. *Entidades administradoras.* Los Fondos Especiales de Reposición y Renovación del Parque automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre serán administrados por las Sociedades Administradoras cuya creación se autoriza.

Artículo 26°. *Requisitos de las entidades administradoras.* Además de los requisitos establecidos en la Decreto 45 de 1990 para las sociedades de servicios financieros, las sociedades administradoras de Fondos Especiales de Reposición y Renovación, deberán cumplir con los especiales que para el efecto establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 27°. *Fondos Especiales de, Reposición y Renovación como Patrimonios Autónomos.* El conjunto de las cuentas individuales de ahorro para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga constituye un patrimonio autónomo propiedad de los propietarios de los vehículos de carga afiliados al Fondo el cual es independiente del patrimonio de la entidad administradora del mismo.

Artículo 28°. *Participación de los afiliados en el control de las sociedades administradoras.* Los afiliados y accionistas de las Sociedades Administradoras de Fondos

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



Especiales de Reposición y Renovación del servicio público de Transporte Terrestre de Carga, elegirán el revisor fiscal para el control de la administración del respectivo fondo. Además, los afiliados serán representados por los gremios del sector inscritos ante el Ministerio de Transporte en las juntas directivas de las Sociedades Administradoras, con voz y voto, quienes con el revisor fiscal velarán por los intereses de los propietarios de los vehículos de carga afiliados de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.

Artículo 29°. Garantías. Las administradoras deberán constituir y mantener adecuadas garantías, para responder por el correcto manejo de las inversiones, de acuerdo con la reglamentación que para tal efecto expida la Superintendencia Financiera de Colombia o quien haga sus veces.

Artículo 30°. Inversión de los recursos. Con el fin de garantizar la seguridad, rentabilidad y liquidez de los recursos del Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga de carga, las administradoras los invertirán en las condiciones y con sujeción a los límites que para el efecto establezca el Gobierno a través de la Superintendencia Financiera de Colombia o la entidad que haga sus veces, con preferencia a la financiación de la reposición y renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre.

Artículo 31°. Rentabilidad mínima. Los rendimientos obtenidos en el manejo de los Fondos Especiales de Reposición y Renovación, de acuerdo a las asignaciones establecidas en la presente Decreto será abonado en las cuentas de ahorro individual de cada vehículo de carga, a prorrata de las sumas acumuladas en cada una de ellas y de la permanencia de las mismas durante el respectivo período. Las sociedades administradoras de Fondos Especiales de Reposición y Renovación deberán garantizar a los propietarios de los vehículos de carga afiliados una rentabilidad mínima, que será determinada por el Gobierno Nacional, teniendo en cuenta rendimientos en papeles e inversiones representativas del mercado que sean comparables. Esta metodología deberá buscar que la rentabilidad mínima del portafolio invertido en títulos de deuda no sea inferior a la tasa de mercado definida, teniendo en cuenta el rendimiento de los títulos emitidos por la Nación y el Banco de la República. En aquellos casos en los cuales no se alcance la rentabilidad mínima, las sociedades administradoras deberán responder con sus propios recursos, afectando inicialmente la reserva de estabilización de rendimientos que se defina para estas sociedades.

Artículo 32°. Rentabilidad mínima en caso de liquidación, fusión o cesión de la administradora o por retiro del afiliado. En caso de liquidación, cesión o fusión de una administradora, los recursos que formen parte de la cuenta especial de que tratan los artículos anteriores, se abonarán en las cuentas individuales de ahorro de cada vehículo de carga. Así mismo, en caso de retiro por traslado a otra administradora, se le deberá

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



reconocer la rentabilidad mínima exigida, mediante el pago inmediato de las cuantías que de la cuenta especial de estabilización resulten proporcionalmente a su favor.

Artículo 33°. *Publicación de rentabilidad.* Las administradoras deberán publicar la rentabilidad obtenida en el ejercicio, en la forma y con la periodicidad que para el efecto determine la Superintendencia Financiera de Colombia o la entidad que haga sus veces.

Artículo 34°. *Comisiones.* Las administradoras cobrarán a sus afiliados una comisión de administración cuyos montos máximos y condiciones serán fijadas por la Superintendencia Financiera. El Gobierno reglamentará las comisiones de administración por el manejo de las cotizaciones voluntarias.

Artículo 35°. *Contratos con establecimientos de crédito.* Las administradoras podrán celebrar contratos con instituciones financieras u otras entidades, con cargo a sus propios recursos, con el objeto de que estos se encarguen de las operaciones de recaudo, pago y transferencia de los recursos manejados por las primeras, en las condiciones que se determinen, con el fin de que dichas operaciones puedan ser realizadas en todo el territorio nacional.

Artículo 36°. *Vigilancia y control.* Corresponderá al La Superintendencia de Puertos y Transporte y a la Superintendencia Financiera el control y vigilancia de las entidades administradoras de los Fondos Especiales de Reposición y Renovación.

Artículo 37°. *Sanciones a las administradoras.* Sin perjuicio de la aplicación de las demás sanciones que puede imponer la Superintendencia Financiera en desarrollo de sus facultades legales, cuando las administradoras incurran en defectos respecto de los niveles adecuados de patrimonio exigidos, la Superintendencia Financiera impondrá, por cada incumplimiento, una multa en favor del Fondo de Reposición y Renovación por el equivalente al monto fijado por la Superintendencia Financiera.

Artículo 38°. *Obligación de aceptar a todos los afiliados que lo soliciten.* Los propietarios que cumplan los requisitos para que sus vehículos de carga sean afiliados no podrán ser rechazados por las entidades administradoras del mismo.

TITULO V

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



**FONDO DE SOLIDARIDAD PARA LA REPOSICION Y RENOVACIÓN
DEL PARQUE AUTOMOTOR DE SERVICIO PUBLICO
DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA**

**CAPITULO I
Disposiciones generales**

Artículo 39°. Creación. Créase el Fondo de Solidaridad para la Reposición del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga, como una cuenta especial de la nación, adscrita al Ministerio de Transporte, cuyos recursos serán administrados en Fiducia por las Sociedades Fiduciarias, escogidas por licitación pública.

Artículo 40°. Destinación de los recursos. Los recursos del Fondo de Solidaridad deben destinarse prioritariamente a la financiación de propietarios de un solo vehículo de carga que quieran reponerlo y cuya cuenta individual en el Fondo Especial de Reposición y Renovación no es suficiente para efectuar tal reposición.

Artículo 41°. Fuentes de recursos. El Fondo de Solidaridad tendrá las siguientes fuentes de recursos:

1. El 10% de los rendimientos financieros generados por el manejo de los recursos de cada cuenta individual, luego de descontarse el costo de administración del Fondo Especial de Reposición y Renovación.
2. Las multas impuestas a las empresas de transporte que impidan o atenten en cualquier forma contra el derecho del propietario a la afiliación de su vehículo de carga y la libre selección del Fondo Especial de Reposición y Renovación.
3. Los intereses moratorios que se generen cuando los aportes al Fondo Especial de Reposición y Renovación no se consignen dentro de los plazos señalados para el efecto por el Gobierno Nacional.
4. Las multas que se generen por la sanción impuesta por la Superintendencia Financiera a las Administradoras que incurran en defectos respecto de los niveles adecuados de patrimonios exigidos.
5. La totalidad de la sobretasa proveniente del recaudo a los peajes y que reposa como una cuenta dentro del Ministerio de Hacienda.
6. El 100% de la sobre tasa proveniente del recaudo a los peajes desde la vigencia de la presente norma.
7. La totalidad de los dineros provenientes de las cauciones bancarias o pólizas de cumplimiento para el registro inicial de vehículos de carga, exigidas con base en los decretos 1347 de 2005, 2868 de 2006 y la resolución 3525 de 2005 expedida por el Ministerio de Transporte.
8. El 100% de las multas impuestas y pagadas a la Superintendencia de Puertos y Transporte y que tuvieron como origen las infracciones a las normas de transporte de carga por carretera.

**BORRADOR PROYECTO DE DECRETO
REGULACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



Artículo 42°. *Reglamentación.* El Gobierno Nacional reglamentará la administración, el funcionamiento y la destinación de los recursos del Fondo de Reposición y Renovación de acuerdo con lo previsto en la presente Decreto. (Para ello el gobierno dispondrá de un lapso no mayor 6 meses a partir de la vigencia de la presente Decreto)

Parágrafo. Para tener derecho a la utilización y beneficios a través del Fondo el solicitante deberá estar al día con los aportes obligatorios al Fondo, para ello se tendrá en cuenta se tendrá en cuenta entre otros, la mayor antigüedad.

**TÍTULO VI
DISPOSICIONES FINALES**

Artículo 43°. *Vigencia del Sistema General para Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Carga.* El Sistema General para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga de Carga previsto entrará en vigencia al momento de la firma del presente decreto.

Artículo 44°. *Difusión y capacitación para el desarrollo de la Decreto.* Se organizarán y ejecutarán programas de difusión del Sistema General de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte de Carga y de capacitación a las empresas de transporte, propietarios de vehículos de carga y las autoridades locales. Estos programas se desarrollarán por el Fondo de Prevención Vial en coordinación con el Ministerio de Transporte y los gremios del sector como parte del Plan Nacional de Seguridad Vial.

Artículo 45°. *Vigencia y derogatorias.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sea contrarias.