



Asociación de Transportadores de Carga  
**La Fuerza Terrestre**

Miembro del:  **CT**  
COMITÉ DE TRANSPORTACIÓN



**Fortaleciendo y proyectando  
el sector transportador**

BOGOTA 11 DE OCTUBRE DE 2018

**BASES PARA UN NUEVO MODELO DEL PROGRAMA DE  
MODERNIZACIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DE CARGA**



Radicado 20183030105742

**Dra. ÁNGELA MARÍA OROZCO**  
Ministra de Transporte – Colombia.

Asunto: Bases para un nuevo modelo del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga.

## ANTECEDENTES

Esta claramente establecido en las disposiciones legales vigentes, como lo es la Ley 105 de 1993 la cual en su artículo 3 señala que: *“La operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia para su adecuada prestación en condiciones de calidad oportunidad y seguridad”*. Así mismo la ley aclara sobre el acceso al transporte que: *“Corresponde a las autoridades diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda”*.

Por su parte en el Decreto 1079 de 2015 establece en su **Artículo 2.2.1.7.7.6.** denominado **Programa para el fomento de la reposición y renovación del parque automotor de carga:** *“El Ministerio de Transporte diseñará un programa de financiamiento denominado Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga, con el objeto de promover la modernización del parque automotor”*.

**Artículo 2.2.1.7.7.7. Destinación dineros recaudados por declaración ocurrencia del siniestro o exigibilidad de la caución:** Los dineros que se recauden por la declaración de la ocurrencia del siniestro o exigibilidad de la caución establecida en los artículos 6°, 7° y 8° del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 2450 de 2008 y 1131 de 2009, se destinarán al Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga Nacional, de acuerdo con lo establecido en el Estatuto Orgánico de Presupuesto y las demás normas que regulan la materia.

Artículos de que pese a ser emitidos por el anterior Gobierno, no fueron puestos en práctica. Muestra de ello es que a la fecha no sabemos la destinación de los dineros recaudados por medio de los C.C.M, así como el contenido de muchos actos administrativos del sector transporte, que sólo quedaron en el papel; es por eso que una de las mejores formas de sentir un cambio en nuestro sector con este nuevo Gobierno, es haciendo realidad las disposiciones legales vigentes en estos y otros aspectos.



Es necesario considerar para este nuevo modelo que, según cifras del RUNT, el parque automotor de transporte de carga se compone de 409.036 vehículos y de estos 255.486 corresponden exclusivamente al servicio público de transporte de carga por carretera, exceptuando las volquetas. Se estima que el 80% de estos vehículos están en propiedad de transportadores tradicionales o pequeños propietarios y de esos el 83% son dueños de un sólo vehículo, el 11% son dueños de más de 2 vehículos y el 6% son dueños de más de 3 automotores de carga; lo que deja ver con claridad, que en cualquier decisión que se tome referente al equipamiento, es indispensable tener en cuenta el factor social ya que estamos hablando de un número cercado a 204.388 familias que depende de esta actividad.

Considerando estos antecedentes cualquier nuevo modelo debe garantizar la accesibilidad al transporte de carga, el cumplimiento de las disposiciones legales vigentes y debe ser un modelo socialmente responsable con los actuales propietarios de vehículos de carga.

### ALCANCE

El alcance del nuevo modelo debe estar dirigido a los propietarios de vehículos de transporte de carga con capacidad superior a 10.500Kg de Peso Bruto Vehicular con las excepciones plenamente establecidas en el parágrafo del Artículo 2.2.1.7.7.1 del Decreto 1079 de 2015.

## PROPUESTA

Es necesario aclarar que para poder hablar de una propuesta efectiva de renovación del parque automotor no sólo debemos hablar del procedimiento administrativo, sino revisar todos los aspectos que hacen posible que un propietario renueve su vehículo de carga.

La primer realidad que se debe tener en cuenta es que en Colombia no se da una efectiva renovación del parque automotor de carga pues no hay una recuperación del capital, esto como consecuencia de que a los propietarios de los vehículos se les paga por su servicio por debajo de los costos operativos, lo que hace inviable cualquier modelo económico efectivo para la renovación del parque automotor, en este sentido un elemento indiscutible es que se debe garantizar el cumplimiento de las relaciones económicas entre los actores de la cadena según las disposiciones legales vigentes, como lo es el caso del Decreto 2228 de 2013 compilado en el Decreto 1079 de 2015 y los dispuesto en la Resolución 757 de 2015.

El según elemento que es necesario considerar son los recursos para garantizar la continuidad del programa, es necesario aclarar con el Ministerio de Hacienda, cuáles son los recursos disponibles actualmente para el programa de renovación y reposición del parque automotor de carga, esto como factor indispensable para la credibilidad del programa y el funcionamiento inmediato del mismo. Además, considerar la forma de seguir alimentando el fondo de renovación del parque automotor de manera clara y segura para los propietarios de los equipos donde se propone generar un fondo por vehículo y que este capte sus recursos, destinando un porcentaje de los valores que se pagan por combustibles a un fondo por placa que deba ser utilizado para la renovación del equipo como estrategia de permanencia para los pequeños propietarios, con esta estrategia igualmente se fomenta el consumo legal de combustibles en el país. (Ver tabla 1)

El tercer elemento se relaciona con la oferta del parque automotor para el servicio de transporte de carga. Desde el año 2013 no se cuenta con cifras oficiales sobre las toneladas movilizadas por medio del modo corretero, lo que sí está claro es que para poder tener una recuperación de capital efectiva, además de tarifas justas de los valores a pagar, se debe contar con un número de viajes mensuales que permita la efectiva recuperación de capital para una correcta renovación y ante esta situación es absolutamente necesario atacar otros factores que anteriormente sobre ofertaron el mercado, como lo es el fenómeno de los vehículos con falencias en su matrícula inicial (Mal matriculados). Es de vital importancia darle cumplimiento al fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca y controlar que estos vehículos no sigan prestando servicios de manera ilegal y desleal. Adicionalmente el ingreso de vehículos vía incremento, indudablemente va a ser una de las mayores dificultades

para un programa de renovación y es por esto que se debe revisar la estructura arancelaria del sector transporte para lograr la excepción de impuestos como el IVA en vehículos de carga, que pretendan ingresar por medio de la modalidad de renovación y la aplicación plena de impuestos a los vehículos que ingresen por modalidades como el C.C.M que es una modalidad actual de incremento.

AÑO	PROGRAMA ANUALIZADO DE INVERSION DE LOS RECURSOS SEGÚN EL COMPES 3759	APROPIACION ANUAL PROGRAMA DE REPOSICION	EJECUCION ANUAL DINEROS PROGRAMA DE REPOSICION	SALDO DE DINEROS NO EJECUTADOS ANUALMENTE DEL PROGRAMA DE REPOSICION
2013	85.000.000.000	114.818.000.000	105.856.000.000	8.962.000.000
2014	125.000.000.000	43.221.000.000	42.074.000.000	1.147.000.000
2015	250.000.000.000	91.947.000.000	91.892.000.000	55.000.000
2016	250.000.000.000	146.875.300.000	146.762.057.090	113.242.910
2017	250.000.000.000	150.000.000.000	150.000.000.000	0
2018	140.000.000.000	150.000.000.000		
<b>TOTALES</b>	<b>1.100.000.000.000</b>	<b>696.861.300.000</b>	<b>536.584.057.090</b>	<b>10.164.000.000</b>
<b>SALDO POR EJECUTAR = DINEROS QUE SE PIERDEN CON EL 1517</b>				<b>413.302.700.000</b>

Tabla 1

El cuarto elemento que se debe considerar es la importancia de conservar la estructura democrática del sector transportador, basada en el desarrollo y consolidación de los pequeños transportadores, la cual va a ser efectiva en la medida que se consolide un plan de incentivos dedicados a la renovación del parque automotor, de otra manera el sector y toda la cadena logística corren un gran riesgo de ser víctimas de una monopolización que a largo plazo traerá negativas consecuencias para la competitividad del país.

Desde ATC consideramos indispensables que se cumplan los 4 elementos anteriormente desarrollados, para un modelo de Renovación del Parque Automotor de Carga que sea socialmente responsable con el sector y el país.

Agradeciendo su tiempo.

Cordialmente.



**Dayron Gómez Mejía**  
 Presidente Junta Directiva ATC



**Felipe Muñoz Monroy**  
 Director de Gestión Gremial ATC

Junta Directiva ATC