

fecha de ejecutoria del mencionado laudo, hasta el 1° de julio de 2016, y en consecuencia proceder a su sustitución y pago mediante la expedición de Títulos de Tesorería TES Clase B.

Estos títulos serán entregados a la entidad que se relaciona a continuación:

Razón social	NIT	Cuenta DCV	Valor liquidación
Autopistas de la Sabana SAS	900.135.168-3	178-01-350943	17.648.987.788

Parágrafo. El valor a reconocer en Títulos de Tesorería TES Clase B será hasta por el valor de liquidación de los mismos, el cual se determinará de conformidad con lo dispuesto en el artículo siguiente.

Artículo 2°. *Términos y condiciones de los títulos.* Los términos y condiciones del Título de Tesorería TES Clase B que el Ministerio de Hacienda y Crédito Público emita en desarrollo de lo previsto en el artículo anterior serán los siguientes:

- Nombre de los Títulos: Títulos de Tesorería TES Clase B.
- Clase y denominación: Tasa fija denominados en pesos.
- Forma de los títulos: Serán títulos a la orden, libremente negociables en el mercado. Tendrán cupones de intereses también libremente negociables y estarán inscritos en la Bolsa de Valores de Colombia.
- Plazo: Diez (10) años.
- Denominación: La denominación mínima será de quinientos mil pesos (\$500.000) y para sumas adicionales en múltiplos de cien mil pesos (\$100.000).
- Amortización: El capital se pagará en la fecha de vencimiento.
- Fecha de emisión: 4 de mayo de 2012.
- Fecha de vencimiento: 4 de mayo de 2022.
- Fecha de expedición y entrega: 20 de septiembre de 2016.
- Tasa cupón: 7.00%
- Tasa de rendimiento: Para determinar el rendimiento de los títulos, se tomará una de las siguientes alternativas, en forma excluyente, en estricto orden ascendente, así:
 - La última tasa de negociación en el Sistema de Negociación (SEN) administrado por el Banco de la República, realizada antes de las 10 a. m. del día de entrega de los títulos.
 - La tasa media entre las posturas de compra y venta vigentes en el SEN a las 10 a. m. del día de entrega de los títulos.
 - La tasa vigente de valoración del día anterior a la entrega, publicada por el sistema Infovalmer.
- Precio de los títulos: Será la suma del valor presente (o valor costo) del principal y del (los) cupón(es) del título en el día de cumplimiento de la oferta, descontados a la tasa de rendimiento determinada según la metodología descrita en el numeral 11. Para el cálculo del precio, el valor nominal será de cien (100) unidades, el cual se aproximará al milésimo más cercano, menor de cinco (5) o mayor o igual a cinco (5) según corresponda.
- Valor nominal: Será el resultado de dividir el valor de liquidación de la obligación entre el precio de los títulos. Este valor se redondeará al múltiplo de cien mil pesos (\$100.000) más cercano.
- Valor de liquidación: Será el resultado de multiplicar el valor nominal de los títulos por su precio, expresado este último en porcentaje.

Artículo 3°. *Vigencia.* La presente resolución rige a partir de su fecha de publicación en el *Diario Oficial*, requisito que se entiende cumplido con la orden impartida por el Director General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 de la Ley 185 de 1995.

Publíquese, comuníquese y cúmplase.

Dada en Bogotá, D. C., a 13 de septiembre de 2016.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Mauricio Cárdenas Santamaría.

(C. F.)

MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 1514 DE 2016

(septiembre 20)

por la cual se adoptan medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga y se adiciona la subsección 1 a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015.

El Ministro de Agricultura y Desarrollo Rural de la República de Colombia, delegatario de funciones presidenciales en virtud del Decreto número 1481 de 2016, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de la consagrada en el artículo 189, numeral 11, de la Constitución Política Nacional, el artículo 3°, numeral 6, inciso 5°, de la Ley 105 de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que los numerales 1 y 2 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 establecen 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 necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Así mismo, disponen que corresponde a las autoridades competentes diseñar y ejecutar políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, “racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda”;

Que los artículos 5° y 66 de la Ley 336 de 1996 prevén que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado, y que este deberá garantizar su prestación y la protección de los usuarios, mediante, entre otras medidas, la regulación del ingreso de vehículos por incremento al servicio público;

Que el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, “por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, dispone que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y sus características técnicas y de capacidad deberán estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las vías del territorio nacional;

Que mediante el Decreto número 3525 de 2005, derogado por el artículo 3.1.1 del Decreto número 1079 de 2015, se estableció que el ingreso de vehículos al servicio público de transporte terrestre automotor de carga se efectuaría mediante reposición o incremento y que en el caso de que el adquirente de un nuevo vehículo de carga no realizara inmediatamente la reposición, podría ingresar el automotor presentando a favor del Ministerio de Transporte una caución consistente en garantía bancaria o mediante póliza de seguros, vigente en ambos casos por un término de dieciocho (18) meses, la cual debía ser aprobada por el Ministerio de Transporte antes de la matrícula del nuevo vehículo;

Que en la disposición antes referida se dispuso que si vencido el término de la caución bancaria o de seguros sin que el garante realizara la desintegración del vehículo, el Ministerio de Transporte debía declarar la ocurrencia del siniestro y la exigibilidad de la garantía, lo que en ambos casos exoneraba al adquirente de la obligación de reponer;

Que mediante el Decreto número 1347 de 2005, el cual tuvo una vigencia de quince (15) meses desde su publicación, se dispuso que el ingreso de vehículos al parque de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga se haría por reposición, previa demostración de que el o los vehículos repuestos fueran sometidos al proceso de desintegración física total, la cancelación de su licencia de tránsito y del Registro Nacional de Carga; igualmente, por reposición en caso de pérdida total o por hurto. Así mismo, el citado decreto previo que los organismos de tránsito podían efectuar el registro inicial cuando se contará con la certificación de cumplimiento de requisitos para el registro inicial, expedida por el Ministerio de Transporte;

Que el 1° de octubre del año 2007, se expidió el documento Conpes 3489, mediante el cual se definió la Política Nacional de Transporte Público Automotor de Carga. En dicho documento se indicó que el 57% del parque automotor de carga en Colombia correspondía a vehículos con más de 20 años de vida útil, con un promedio de 24.4 años de edad, y se propuso que los ministerios de Transporte y Hacienda, y el Departamento Nacional de Planeación, estudiarán medidas conducentes a la modernización del parque automotor del servicio público de carga, a través del diseño e implementación de un programa integral de reposición;

Que el Decreto número 2085 de 2008 –posteriormente compilado con sus respectivas modificaciones en la Sección 7, Capítulo 7, Título 1, Parte 2, Libro del Decreto número 1079 de 2015– reglamentó el ingreso de vehículos de transporte público y particular de carga, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución, y previo que el Ministerio de Transporte sería el encargado de determinar “las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto”;

Que, adicionalmente, la citada norma determinó que para el registro inicial de un vehículo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público se debía demostrar que se había desintegrado totalmente uno o varios vehículos cuya capacidad de carga o que la sumatoria de las capacidades originales en toneladas fuera igual al ciento por ciento (100%) o superior a la capacidad de carga del vehículo objeto de registro inicial. Así mismo, estableció que para los vehículos registrados mediante el uso de la caución, el plazo para reponer sería de seis (6) meses;

Que el Decreto número 2450 de 2008 modificó parcialmente el Decreto número 2085 de 2008 y estableció las medidas para el ingreso de vehículos de carga al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga aplicables a los vehículos con capacidad de carga superior a tres (3) toneladas. Además, redujo a tres meses el plazo para realizar el proceso de desintegración en los casos en los que el solicitante hubiera constituido garantía bancaria o póliza de seguros y modificó el valor de las cauciones;

Que el Decreto número 1131 de 2009, por el cual se modificó parcialmente el Decreto número 2085 de 2008, definió que las medidas para el ingreso de vehículos de servicio público particular de carga serían aplicables a todos los vehículos con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución, y modificó los valores de las cauciones;

Que con la expedición de la Resolución número 7036 de 2012, el Ministerio de Transporte definió las condiciones y el procedimiento para el reconocimiento económico por desintegración física total de vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga y para el registro inicial de vehículos de transporte de carga por reposición;

Que con fundamento en la citada Resolución número 7036 de 2012, en la actualidad el Ministerio de Transporte realiza la verificación en línea del cumplimiento de los requisitos para autorizar la reposición de los vehículos de transporte con capacidad de carga superior a 10.500 kg, a través de la plataforma RUNT, y autoriza, también en línea, la matrícula de los vehículos de carga, ya sea que ingresen por reposición o mediante caución;

Que el artículo 8.14 de la Resolución número 12379 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte prevé que para la matrícula de un vehículo de carga, el organismo de tránsito validará a través del sistema RUNT el cumplimiento de los requisitos específicos establecidos en la Resolución número 7036 de 2012 o la norma que la modifique, complemente o derogue;

Que el Conpes 3759 de 2013 declaró la importancia estratégica del Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga;

Que los Decretos números 486 y 1250 de 2013 suspendieron provisionalmente el ingreso de vehículos de carga mediante la caución que preveía el artículo 6° del Decreto número 2085 de 2008, y, posteriormente, el Decreto número 1769 de 2013 derogó los artículos 6°, 7° y 8° del Decreto número 2085 de 2005, con lo cual el ingreso de vehículos de carga quedó autorizado únicamente mediante la reposición por desintegración física total o hurto;

Que el Decreto número 2944 de 2013 modificó los artículos 1° y 3° del Decreto número 2085 de 2008, a su vez modificado por los Decretos números 2450 de 2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013, en el sentido de establecer que el ingreso de vehículos rígidos descritos en el citado decreto estarían exentos de la condición de ingreso por reposición por desintegración física total, por lo que no podían ser objeto de cambio en sus condiciones iniciales de ingreso; y que para el registro inicial de un vehículo nuevo de transporte terrestre automotor de carga de servicio particular y público por reposición de otro, ambos con peso bruto vehicular superior a 10.500 kilogramos, se tendrían en cuenta las equivalencias allí previstas;

Que mediante el Decreto número 1079 de 2015 se expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual, en la Parte 2, Título 1, Capítulo 7, Sección 7, adopta las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto, y dispone que el Ministerio de Transporte es la autoridad encargada de determinar las condiciones y procedimientos para el registro inicial y desintegración física de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular por reposición, pérdida o destrucción total o hurto;

Que mediante las Resoluciones números 1347, 1150, 3625 y de 2005, y 2085, 2450 y 3253 de 2008, el Ministerio de Transporte estableció los requisitos que se debían cumplir para el registro inicial de vehículos de carga ante los organismos de tránsito, relacionados particularmente con la exigencia de la expedición de un certificado de cumplimiento de requisitos o la aprobación de la caución por parte de dicho Ministerio;

Que en el acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera, suscrito el 21 de julio de 2016, el Gobierno nacional se comprometió a reglamentar la política de saneamiento del proceso de matrícula;

Que el Ministerio de Transporte ha venido realizando el cruce de la información contenida en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con las bases de datos de la propia entidad y la información enviada por los organismos de tránsito, en relación con los vehículos de carga desintegrados y registrados desde el año 2005, y ha encontrado que existen vehículos registrados con omisión en el cumplimiento de los requisitos establecidos por la normativa vigente al momento de su ingreso, particularmente con la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos y la aprobación de la caución por ese Ministerio;

Que teniendo en cuenta lo anterior, se hace necesario adoptar medidas especiales y transitorias con el fin de que los propietarios de vehículos de carga que tienen omisiones en su registro inicial presenten la certificación de cumplimiento de requisitos o la aprobación de la caución que fue omitida al momento de realizar el registro inicial, y, de ser el caso, desintegren otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 del Decreto número 1079 de 2015, para completar de esta forma el procedimiento legalmente establecido para el registro inicial del vehículo;

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. *Adición del Decreto número 1079 de 2015.* Adiciónese la Subsección 1 a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, la cual quedará así:

“SUBSECCIÓN 1

Medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de transporte de carga

Artículo 2.2.1.7.7.1.1. Objeto. La presente Subsección tiene por objeto adoptar medidas especiales y transitorias, para resolver la situación administrativa de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en su registro inicial entre los años 2005 y 2015.

Artículo 2.2.1.7.7.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones previstas en la presente Subsección se aplicarán únicamente a los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en el cumplimiento de las condiciones y los procedimientos establecidos en la normativa vigente al momento de su registro inicial entre los años 2005 y 2015.

Artículo 2.2.1.7.7.1.3. Plazo. Los propietarios de los vehículos de transporte de carga que presentan omisiones en el trámite de registro inicial podrán subsanarlas de acuerdo con lo establecido en la presente Subsección, dentro del término de un (1) año contado a partir de la entrada en vigencia de la misma.

Artículo 2.2.1.7.7.1.4. Omisiones en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga. Las siguientes son las omisiones en las que se pudo incurrir al momento de realizar el registro inicial de un vehículo de carga y que pueden ser objeto de saneamiento:

1. Vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales, con posterioridad a la fecha de su registro inicial, fue expedido el respectivo certificado por el Ministerio de Transporte.

2. Vehículos cuyo registro inicial se realizó sin la certificación de cumplimiento de requisitos o sin la certificación de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte de acuerdo con las normas vigentes para ese momento, y respecto de los cuales nunca fue expedido el respectivo certificado.

Artículo 2.2.1.7.7.1.5. Identificación de vehículos de transporte de carga que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial. El Ministerio de Transporte, en un término de quince (15) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente

Subsección, enviará a los organismos de tránsito los listados de los vehículos que presuntamente presentan omisiones en su registro inicial, resultantes del cruce de información realizado entre los vehículos registrados que son objeto del programa de reposición vehicular, frente a las certificaciones de cumplimiento de requisitos expedidas y las pólizas aprobadas.

Los organismos de tránsito, en un término de tres (3) meses contados a partir del suministro de la información por el Ministerio de Transporte, y con fundamento en esta, deberán verificar el listado de los vehículos de carga que presentan omisiones en su registro inicial e indicar al Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte la omisión en la que se encuentran los vehículos, de acuerdo con los tipos de omisiones enumerados en el artículo anterior. Adicionalmente, en caso de contar con información adicional, deberán actualizarla.

Parágrafo 1°. La Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte determinará, en un plazo de quince (15) días contados a partir de la publicación de la presente Subsección, los estándares y mecanismos necesarios para la información que deben reportar los organismos de tránsito.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte informará a las autoridades de control respectivas, en un plazo máximo de quince (15) días contados a partir del vencimiento del plazo previsto en el inciso 2° de este artículo, los organismos de tránsito que no remitieron al Ministerio la relación de vehículos que presentan omisiones en su registro inicial, para que adelanten las acciones a que haya lugar.

Parágrafo 3°. Los Organismos de Tránsito, una vez envíen la información al Ministerio de Transporte de los vehículos que presentan omisiones en el proceso de registro inicial, deberán comunicar al propietario del vehículo dicha situación, informándole la posibilidad de acogerse o no al procedimiento establecido y el correo electrónico habilitado para dicho proceso.

Parágrafo 4°. El Ministerio de Transporte, a través del sistema RUNT, realizará una anotación en el Registro de aquellos vehículos que presentan las omisiones descritas en el presente acto administrativo y que fueron reportadas por los organismos de tránsito, las cuales podrán ser vistas cuando se realice la consulta del estado del vehículo.

Parágrafo 5°. Los propietarios de vehículos de transporte de carga que consideren que el registro de su vehículo presenta alguna de las omisiones detalladas en el artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente Decreto podrán reportarla mediante correo electrónico al Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte.

Para el efecto, la Dirección de Transporte y Tránsito del Ministerio de Transporte establecerá y difundirá, en el término de ocho (8) días contados a partir de la publicación de la presente Subsección, los datos requeridos y el correo electrónico habilitado para ello.

Artículo 2.2.1.7.7.1.6. Saneamiento para los vehículos descritos en el numeral 1 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. El registro inicial de los vehículos que obtuvieron certificado de cumplimiento de requisitos o certificado de aprobación de la caución expedida por el Ministerio de Transporte, que operaban en su momento, con posterioridad a su matrícula, quedarán saneados administrativamente una vez se agoten las siguientes etapas:

1. El propietario del vehículo, a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el RUNT, postulará para saneamiento el vehículo registrado con omisión en su registro inicial, diligenciando el formulario electrónico que para el efecto se establezca. En este, el propietario indicará que se encuentra inmerso en la situación descrita en el numeral 1 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, así como la información relacionada con el certificado de cumplimiento de requisitos o el certificado de aprobación de la caución.

2. El Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte, a través del Sistema RUNT, verificará y validará la información registrada en el formulario de postulación con la existente en el Registro Nacional Automotor. Para esto, el RUNT mostrará los criterios utilizados para la validación y la información encontrada en el Registro Nacional del Parque Automotor, de manera que el proceso de validación sea transparente.

3. Una vez verificada y validada la información, el Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, procederá a emitir la autorización de saneamiento a través del RUNT, en un término no superior a cinco (5) días hábiles contados a partir del día siguiente al que finalice el proceso de verificación y validación.

4. Surtido el proceso de verificación y validación, se emitirá a través del RUNT el comprobante único de pago que indique el valor correspondiente a la inscripción de la autorización de saneamiento del registro inicial.

Parágrafo. En el evento de ser rechazada la solicitud de saneamiento descrita en el presente artículo, el propietario podrá sanear mediante la desintegración de un vehículo, de acuerdo con el procedimiento establecido en el artículo 2.2.1.7.7.1.8 del presente decreto.

No obstante, si el propietario demuestra en debida forma que, de conformidad con las normas vigentes al momento del registro inicial, ya desintegró un vehículo, para el saneamiento administrativo de que trata el presente decreto no le será exigible la desintegración de un vehículo adicional.

Artículo 2.2.1.7.7.1.7. Saneamiento para los vehículos descritos en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. Para subsanar las omisiones presentadas en el registro inicial de un vehículo de transporte de carga, descritas en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto, el propietario del vehículo deberá desintegrar otro vehículo de carga que cumpla con las equivalencias establecidas en el artículo 2.2.1.7.7.3 de este decreto.

Artículo 2.2.1.7.7.1.8. Procedimiento para el saneamiento de los vehículos descritos en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto. El propietario del vehículo, a través de la plataforma tecnológica dispuesta por el RUNT, postulará para saneamiento el vehículo registrado con omisión en su registro inicial, diligenciando el formulario electrónico que para el efecto se establezca. En este, el propietario indicará que se encuentra inmerso en la situación descrita en el numeral 2 del artículo 2.2.1.7.7.1.4 del presente decreto.

El procedimiento para la desintegración del vehículo de que trata el artículo anterior será el establecido en el Capítulo II del Título II de la Resolución número 7036 de 2012 y las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan.

Una vez verificada y validada la información, el Grupo de Reposición Vehicular del Ministerio de Transporte, o quien haga sus veces, procederá a emitir a través del RUNT la autorización de saneamiento del vehículo que presente omisiones en el registro inicial y haya sido indicado en la solicitud de postulación.

Surtido el proceso de verificación y validación, se emitirá a través del RUNT el comprobante único de pago que indique el valor correspondiente a la inscripción de la autorización de saneamiento del registro inicial.

Artículo 2.2.1.7.7.1.9. Registro del Saneamiento. El certificado de desintegración física total por saneamiento, así como la autorización de saneamiento, deberán inscribirse por el Ministerio de Transporte en el Registro Nacional Automotor y tendrán que estar contenidas en el Certificado de Libertad y Tradición del Vehículo que expida el Organismo de Tránsito competente.

Artículo 2.2.1.7.7.1.10. Vehículos no saneados. En los casos en que no sea posible efectuar el saneamiento del registro de los vehículos de carga, entre otras circunstancias porque el propietario actual no postuló el vehículo que presenta omisiones en su registro inicial y no adelantó los procedimientos establecidos en la presente Subsección, los Organismos de Tránsito deberán iniciar las acciones legales tendientes a obtener la nulidad de los actos administrativos expedidos por ellos mismos, a través de los cuales se efectuó el registro inicial del vehículo de transporte de carga que presenta omisiones en dicho registro.

Artículo 2.2.1.7.7.1.11. Acciones. El saneamiento administrativo de que trata la presente Subsección se realizará sin perjuicio de las acciones penales, civiles, disciplinarias, fiscales y administrativas que se encuentren en curso y/o las que con posterioridad se adelanten.

Artículo 2.2.1.7.7.1.12. Improcedencia de reconocimiento económico. Las disposiciones contenidas en la presente Subsección no dará lugar a reconocimiento económico por desintegración física total”.

Artículo 2°. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 20 de septiembre de 2016.

AURELIO IRAGORRI VALENCIA

El Ministro de Transporte,

Jorge Eduardo Rojas Giraldo.

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 0003920 DE 2016

(septiembre 20)

por la cual se modifican los artículos 3° y 7° literal a) de la Resolución 1548 de 2015 modificada por la Resolución 1655 de 2016.

El Ministro de Transporte, en ejercicio de las facultades legales y en especial las conferidas por el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 modificado parcialmente por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002 y el numeral 6.15 del artículo 6° del Decreto 087 de 2011, y

CONSIDERANDO:

Que la Ley 105 de 1993, “por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” en su artículo 21 (modificado parcialmente por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002) establece:

“Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte”.

Que el Decreto 087 de 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias”, estableció en los numerales 6.14 y 6.15 del artículo 6°:

“6.14. Emitir en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo”.

Que de conformidad con lo establecido en el artículo 3° de la Resolución número 0001548 de mayo 27 de 2015, el Ministerio de Transporte definió las categorías vehiculares y tarifas que puede cobrar el concesionario, a todos los usuarios en las estaciones de peaje Honda y Alvarado, ubicadas en los PR 35+100 y PR 20+100, respectivamente, pertenecientes al proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada sobre los corredores Ibagué-Armero-Mariquita-Honda y Cambao-Armero-Líbano-Murillo-La Esperanza.

Que mediante la Resolución número 0001655 del 2 de mayo de 2016, el Ministerio de Transporte modificó entre otros el artículo 3° de la Resolución número 0001548 de mayo

27 de 2015, señalando que las tarifas de las estaciones de peaje Honda y Alvarado, fueron fijadas a pesos constantes de diciembre de 2012, y no incluyen Fosevi.

Que la Agencia Nacional de Infraestructura, mediante Oficio 20163000264901 del 30 de agosto de 2016, remite al Ministerio de Transporte el proyecto de acto administrativo a través del cual se modifica el artículo 2° de la Resolución 1655 de 2016, y en Oficio 20163000275281 del 7 de septiembre de 2016 da alcance al primer oficio anexando un segundo borrador de acto administrativo y certificación del Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura que básicamente señalan:

“Que (...) en el primer trimestre del año 2016, se presentó un primer paro camionero, y en el segundo trimestre se presentó un segundo paro, evidenciando así las dificultades presentadas para la aplicación de las tarifas inicialmente avaladas en la estructuración financiera del Contrato de Concesión número 08 de 2015 suscrito entre la Agencia Nacional de Infraestructura y Concesionaria Alternativas Viales. Asimismo, la ANI señaló que dentro de los acuerdos para el levantamiento del último paro camionero ocurrido a mediados del presente año, el Gobierno nacional y los gremios transportadores concertaron revisar una reducción de las tarifas de los peajes para vehículos de categorías IV, V, VI y VII, y dicha propuesta fue analizada, evaluada y avalada por la ANI para los peajes de Honda y Alvarado, determinando una reducción de la tarifa de la Categoría VII, que pasará de un valor de \$39.000 establecido en la Resolución número 0001655 de 2016, a un valor de \$30.400 pesos constantes a diciembre de 2012, por lo anterior se realizó una nueva socialización de las tarifas propuestas con el gremio transportador el día 3 de agosto de 2016.

Que el día 17 de agosto de 2016, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el concesionario y la interventoría, efectuaron en la ciudad de Ibagué-Tolima, una reunión de socialización de las tarifas de los peajes Honda y Alvarado pertenecientes al Proyecto de asociación público-privada de iniciativa privada sobre los corredores Ibagué-Armero-Mariquita-Honda y Cambao-Armero-Líbano-Murillo-La Esperanza, con los diferentes entes gubernamentales de la zona, la cual contó con la participación, entre otros, de los alcaldes de los municipios de Lérída, Libano, Armero-Guayabal, Personería de Alvarado y Venadillo, así como de varios representantes comunitarios y de gremios económicos, a quienes se les informó que, de acuerdo con el contrato de concesión, una mayor reducción de las tarifas podría acarrear una considerable reducción del alcance del proyecto en cualquiera de las unidades funcionales.

A fin de evitar lo anterior, se concluye entonces la necesidad de mantener las restantes categorías vehiculares (I-VI) como se encuentran actualmente previstas en la Resolución 1655 del 2 de mayo de 2016”.

“Que la Interventoría del proyecto mediante Oficio radicado ANI número 20164090752312 de fecha 26 de agosto de 2016, manifestó a la ANI su concepto favorable para que se realice la modificación de la Resolución 1655 del 2 de mayo de 2016, en el sentido de disminuir el valor de la categoría VII, manteniendo el valor de las Categorías I a la VI y el beneficio de tarifas especiales.

Que los posibles efectos económicos que esta medida pueda ocasionar, serán tramitados de manera conjunta con el Concesionario, dando aplicación a la Sección 3.2 Parte General del Contrato número 008 de 2015, por medio de la cual se regulan los mecanismos de compensación tarifaria”.

Que adicionalmente, la Agencia Nacional de Infraestructura atendiendo los llamados de diversos entes administrativos del departamento del Tolima para que se revisaran las tarifas del proyecto Cambao-Manizales, indagó con su Vicepresidencia de Estructuración lo ofrecido por el Concesionario en las socializaciones, y anexo al Oficio 201630000275281 del 7 de septiembre de 2016 el informe ejecutivo de justificación del proyecto de resolución, en el cual manifestó:

a) En el video de la socialización adelantada el día 5 de marzo de 2015, a la altura del minuto 36:50, el señor Leonardo Díaz como asistente de dicha reunión solicitó la palabra para manifestar lo siguiente: “Buenos días, cuando colocaron el peaje entre Honda y Mariquita había un decreto que decía que daba el 50% a los residentes de la ciudad de Mariquita, yo tuve al principio ese beneficio, de un momento a otro fue suspendido porque habían hecho un estudio y en esos días yo no pasé, entonces uno no puede, el hecho de que viva la población donde van a, colocar otro peaje, de pronto nos dan una gabela de unos meses y después nos lo vuelven a quitar como sucedió en Honda, entonces qué requisitos hay, digamos que uno no cambie de residencia, o sea si uno vive en otra ciudad si lo perdería, pero si yo continuamente vivo en Mariquita por qué pierdo el derecho al peaje de Honda, porque muy bueno que estemos haciendo vías, que nos estén mejorando, pero entonces nos están complicando, o sea nos están poniendo un impuesto más a todos los que impuestos que nos han puesto (...) Gracias”. Al respecto y como respuesta en el minuto 38.34, la Representante Legal Suplente de la Promesa de Sociedad Futura Concesionaria Alternativas Viales, Originador del proyecto Cambao-Manizales, señora Ana Milena Medina, señaló en la socialización: “Para aclarar, no es con el ánimo de hacer el mismo peaje de Honda, ¿cierto?, las condiciones son las que históricamente el Invias ha manejado, yo no tengo la resolución, no la tengo de memoria, pero es este trabajo que seguimos haciendo de aquí para adelante, o sea es el mismo peaje, es el mismo, es la misma condición del 50%, lo que sí tengo claro es que si una persona pasa dos veces al año pierde ese beneficio, porque como hay la frecuencia para que sea exento como las personas que pasan todos los días, no tengo claro cuál es la frecuencia ni el detalle de la resolución, pero eso es parte de lo que aquí para adelante queda establecido, y el contrato sí prevé esa tarifa diferencial, o sea si está contemplada esa tarifa diferencial que ha existido acá”;

b) Para el momento en que se efectuó la socialización, el acto administrativo que establecía las tarifas vigentes a cobrar en el peaje de Honda, correspondía a la Resolución número 0036 del 9 de enero de 2015, según la cual en la estación de Honda se cobraba un valor de \$6.800 para la categoría I, y un valor de \$3.200 como tarifa diferencial a los usuarios beneficiarios de categorías especiales (Categoría IE). En este sentido, efectivamente es cierto lo indicado por el Señor Leonardo Díaz, respecto de que para ese entonces Invias otorgaba como tarifa diferencial un 50% aproximado sobre la tarifa de la Categoría I. Por