DECRETO 1009 DE 2021

(agosto 26)

D.O. 51.778, agosto 26 de 2021

por el cual se modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

El Ministro del Interior de la República de Colombia, Delegatario de Funciones Presidenciales en virtud del Decreto número 954 del 20 de agosto de 2021, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el numeral 6 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que el artículo 365 de la Constitución Política de Colombia prescribe que los servicios públicos son inherentes a la finalidad social del Estado por lo que es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes del territorio nacional. Igualmente, señala que estos servicios estarán sometidos al régimen jurídico que fije la ley, que podrán ser prestados por el Estado, directa o indirectamente, por comunidades indígenas, o por particulares, pero que, en todo caso, el Estado mantendrá la regulación, el control y la vigilancia de dichos servicios.

Que el literal b) del artículo 2 de 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” establece que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el numeral 1 del artículo 3 de la citada Ley 105 de 1993 dispone 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, igualmente, el numeral 2 del referido artículo de la Ley 105 de 1993 establece que la operación del transporte público 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 calidad, oportunidad y seguridad.

Que, a su vez, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 "Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte" prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Que el artículo 5° de la citada Ley 336 de 1996 le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Que, además, el artículo 66 de la referida ley establece que las autoridades competentes en cada una de las modalidades terrestres podrán regular el ingreso de vehículos por incremento del servicio público.

Que el Capítulo 7 del Título 1 Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, reglamenta la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, incluyendo las condiciones de habilitación de las empresas de esta modalidad para la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte.

Que, adicionalmente, la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, establece los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.

Que han sido adoptadas diversas normas y políticas como la anterior, entre ellas, la Resolución 10500 del 9 de diciembre de 2003 del Ministerio de Transporte y los Decretos números1347 y 3525 de 2005; 2085 y 2450 de 2008; 1131 de 2009 y, 486, 1250, 1769 y

2944 de 2013, con el objetivo de hacer frente a la problemática relacionada con la elevada edad del parque automotor del transporte de carga, las cuales han incluido, entre otras, el ingreso de vehículos a través del mecanismo de reposición previa desintegración física total de otro equipo en condiciones de equivalencia de capacidad o la constitución de una caución que implica el compromiso de realización de esa desintegración.

Que, igualmente, estas medidas han sido implementadas de conformidad con las diferentes estrategias a favor de los transportadores de carga para facilitar la ejecución de este proceso, incluidas en los documentos CONPES 3489 de 2007, 3759 de 2013 y 3963 de 2019.

Que, pese a todas las herramientas adoptadas por el Gobierno nacional, el ingreso y registro inicial de múltiples automotores al transporte de carga se realizaron en los Organismos de Tránsito sin el cumplimiento de los requisitos prescritos en la normativa vigente al momento de su registro, particularmente, aquellos relacionados con la expedición del certificado de cumplimiento de requisitos y la aprobación de la caución por parte del Ministerio de Transporte, ambos necesarios para verificar la efectiva desintegración de los equipos objeto de reposición.

Que, en relación con lo anterior, el Tribunal Administrativo de Cundinamarca falló la acción

popular 11001-33-31-019-200700735-00 el 29 de septiembre de 2011, en los siguientes términos:

"1.2 ORDENAR al Ministerio de Transporte y a la Superintendencia de Puertos y Transporte la realización de las siguientes obligaciones de hacer:

1.2.1. Se ordene a quien corresponda y se ejerza control de las gestiones tendientes a depurar la información a nivel nacional sobre los registros de vehículo automotores de carga con obligación de cumplir con las disposiciones en su tiempo vigentes tendientes a modernizar los Decretos números 1347 de 2005, 3525 de 2005, Decreto número 2868 del 28 de agosto de 2006, Resoluciones número 1150 de 2005, Resolución número 1800 de 2005 y Resolución número 00300 del Ministerio de Transporte.

1.2.2. Se ordene a quien corresponda el realizar, llevar control de pago de cauciones ordenadas en las disposiciones anteriores y su ingreso a las Arcas del Estado.

1.2.3. Si de la revisión de la información se encuentran registros iniciales contrarios a las disposiciones legales, se requiera por las aludidas entidades las investigaciones disciplinarias y penales a que haya lugar". Fallo que fue confirmado en segunda instancia.

Que en el "Acuerdo para la reforma estructural del transporte de carga por carretera", suscrito el 22 julio de 2016, el Gobierno nacional, en cumplimiento del referido fallo del Tribunal Administrativo de Cundinamarca, se comprometió a reglamentar la política de saneamiento referente a vehículos con inconsistencias en el proceso de registro inicial.

Que, en consideración a lo anterior, mediante el Decreto número 1514 de 2016 se adicionó 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, Único Reglamentario del Sector Transporte, con el propósito de adoptar medidas especiales y transitorias para sanear el registro inicial de los vehículos de

transporte de carga.

Que, posteriormente, se evidenció que existieron algunas circunstancias que no fueron contempladas en la mencionada norma, lo que conllevó a la expedición del Decreto número 153 de 2017, el cual modificó y adicionó algunas disposiciones a la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, con el objetivo de que más propietarios resultaran beneficiados con las medidas allí descritas.

Que, adicionalmente, mediante el Decreto número 632 de 2019, se modificaron y adicionaron algunas disposiciones de la citada Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, con el objeto de adoptar medidas especiales y transitorias para resolver la situación administrativa de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto número 1347 de 2005, y la fecha de expedición de la reglamentación respectiva por parte del Ministerio de Transporte, que presentan omisiones en su registro inicial, con el objeto de contribuir a la regulación de la oferta de vehículos de transporte de carga, en consonancia con la política de renovación del parque automotor como mecanismo que propende por reducir las externalidades negativas asociadas a la edad del mismo.

Que a través del artículo 3 del mencionado Decreto número 632 de 2019, se modificó el artículo 2.2.1.7.7.1.3. del Decreto número 1079 de 2015 y se estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, podrían adelantar el proceso de normalización, dentro del término de dos (2) años contados a partir de que el Ministerio de Transporte expida la reglamentación correspondiente.

Que, en desarrollo de lo anterior, mediante la Resolución número 3913 del 27 de agosto de

2019 del Ministerio de Transporte “Por la cual se reglamenta el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presentan omisiones en su matrícula y se dictan otras disposiciones” se reglamentó el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto número 1347 de 2005 y el 27 de agosto de 2019. Dentro de los mecanismos para normalizar las omisiones presentadas en el registro inicial de los mismos, se establecieron tres mecanismos, a saber: (i) Normalización por desintegración, (ii) Normalización por cancelación del valor de la caución y (iii) Normalización con Certificado de Cumplimiento de Requisitos (CCR).

Que, por otra parte, el artículo 11 de la citada resolución estableció que los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga matriculados entre el 2 de mayo de 2005, fecha de expedición del Decreto 1347 de 2005, y el 27 de agosto de 2019 que presenten omisiones en su matrícula podrán normalizar el registro inicial, dentro del término de dos (2) años contados a partir de la entrada en vigencia de la citada resolución, es decir, hasta el 27 de agosto de 2021.

Que mediante Resolución número 385 del 12 de marzo de 2020, el Ministerio de Salud y Protección Social, de acuerdo con lo establecido en el artículo 69 de la Ley 1753 de 2015, declaró el estado de emergencia sanitaria en todo el territorio nacional y adoptó medidas con el objeto de prevenir, mitigar los efectos y controlar la propagación de la pandemia del Coronavirus COVID-19 con vigencia inicial hasta el 30 de mayo de 2020, la cual fue prorrogada, por primera vez, hasta el 31 de agosto de 2020 mediante Resolución 844 de ese mismo año; por segunda vez, hasta el 30 de noviembre de la misma anualidad a través de la Resolución 1462 de 2020; por tercera vez, hasta el 28 de febrero de 2021 por medio de la Resolución 2230 del 27 de noviembre de 2020; por cuarta vez, hasta el 31 de mayo de 2021 a través de la Resolución 222 del 25 de febrero del mismo año y, por quinta vez, hasta el 31 de agosto de 2021, por medio de la Resolución 738 del 26 de mayo de esa anualidad.

Que, igualmente, con el objetivo de hacer frente a la extensión de la pandemia del Coronavirus COVID-19 y así preservar la salud y la vida de los habitantes del territorio nacional, se expidieron diversas normas en materia de orden público que implicaron restricciones a su libre circulación cada una con diferentes particularidades y excepciones, entre ellas, se destacan los Decretos números 457, 531, 593, 636, 689, 749, 878, 990 y 1076 de 2020 que ordenaron el aislamiento preventivo obligatorio que finalizó el 1° de septiembre de esa anualidad.

Que, adicionalmente, en atención a la gravedad de la situación del país con ocasión de la citada pandemia y ante la necesidad de hacer frente a hechos imprevisibles y sobrevinientes que ponían en riesgo su estabilidad, se expidió el Decreto Legislativo número 417 del 17 de marzo de 2020 mediante el cual se declaró el Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica por el término de treinta (30) días calendario en todo el territorio nacional, con el propósito de permitir el establecimiento de medidas efectivas que conjuraran los efectos de la crisis, buscando la protección a los empleos de las empresas y de la prestación de los distintos servicios para los habitantes del territorio colombiano.

Que, en ese sentido, mediante el Decreto Legislativo número 491 del 28 de marzo de 2020 "por el cual se adoptan medidas de urgencia para garantizar la atención y la prestación de los servicios por parte de las autoridades públicas y los particulares que cumplan funciones públicas y se toman medidas para la protección laboral y de los contratistas de prestación de servicios de las entidades públicas, en el marco del Estado de Emergencia Económica" se dictaron, entre otras, una serie de disposiciones con el fin de que en el marco de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social, las autoridades protegieran los derechos y libertades de las personas y el funcionamiento eficiente y democrático de la administración, así como la observancia de los deberes del Estado y de los particulares.

Que, el artículo 6° del citado decreto legislativo estableció que hasta tanto permanezca

vigente la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social las autoridades administrativas, por razón del servicio y como consecuencia de la emergencia, podrían suspender, mediante acto administrativo, los términos de las actuaciones administrativas o jurisdiccionales en sede administrativa.

Que, por esta razón, mediante Resolución número 20203040000285 del 14 de abril de 2020 del Ministerio de Transporte "por la cual se suspenden los términos de los procesos administrativos disciplinarios y de cobro coactivo, y de algunos trámites del Viceministerio de Transporte, con ocasión de la declaratoria de emergencia económica, social y ecológica por causa del coronavirus COVID-19 y se dictan otras disposiciones" se suspendieron los términos de algunos trámites a cargo del Viceministerio de Transporte, entre ellos, el de normalización mediante desintegración a cargo del Grupo de Reposición Integral de Vehículos y, en general, los trámites de normalización asociados al Registro Nacional Automotor (RNA) del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Que, posteriormente, por medio de la Resolución número 20203040012685 del 18 de septiembre de 2020 "Por la cual se levanta la suspensión de los términos de los procesos administrativos disciplinarios y de cobro coactivo, de las actuaciones administrativas adelantadas por el Viceministerio de Transporte y de los trámites que se realizan ante el sistema del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), ordenada mediante la Resolución número 20203040000285 del 14 de abril de 2020 adicionada por la Resolución número 20203040001315 de 2020 del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones", la cual entró en vigencia el 20 de septiembre del mismo año, se levantó la suspensión de términos y de trámites, entre otros, del citado trámite de normalización.

Que, de acuerdo con lo expuesto, se evidencia que los diferentes propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga con omisiones en su registro inicial no han podido adelantar en condiciones regulares el proceso de normalización, debido a las medidas de aislamiento preventivo obligatorio

ordenadas por el Gobierno nacional y por las autoridades municipales, distritales o metropolitanas para mitigar el escalamiento de la pandemia, así como la referida suspensión de términos, lo cual les ha impedido en la práctica disponer del plazo de dos (2) años antes referido.

Que, adicionalmente, los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe no pudieron acceder al mecanismo de normalización por desintegración, teniendo en cuenta que las desintegradoras suspendieron sus servicios desde el 25 de marzo hasta el 1° de junio de 2020, cuando reanudaron sus actividades al quedar exceptuadas del aislamiento preventivo obligatorio en virtud de la entrada en vigencia del Decreto 749 del 28 de mayo 2020.

Que, igualmente, para efectuar el procedimiento de normalización por desintegración, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 3° de la Resolución 7036 del 31 de julio de 2012 del Ministerio de Transporte, se requiere de la revisión técnica del vehículo por parte de la Dirección de Investigación Criminal e Interpol de la Policía Nacional (Dijín), entidad que en virtud del aislamiento preventivo obligatorio decretado por el Gobierno nacional suspendió sus actividades y, solo reanudó las mismas a partir del 16 de junio de 2020, lo cual impidió realizar el proceso de desintegración de vehículos por parte de las entidades desintegradoras durante dicho periodo.

Que, por otra parte, el vertiginoso escalamiento del brote del Coronavirus COVID-19 representa actualmente una amenaza global a la salud pública con afectaciones al sistema económico de magnitudes impredecibles e incalculables. Por tanto, los diversos actores del servicio público y particular de carga en Colombia, entre ellos, propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos, han sufrido altos impactos teniendo en cuenta la disminución de las actividades de los diversos sectores económicos de los cuales depende con ocasión de la referida pandemia.

Que, muestra de lo anterior, es que según el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB)

del cuarto trimestre del 2020 preliminar publicado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el PIB decreció un 6.8% en el año 2020 respecto del año 2019, teniéndose que el transporte y almacenamiento, una de las actividades económicas que más contribuyen a la dinámica del valor agregado, decreció en un 15.1%.

Que, de la misma manera, de conformidad con el Boletín Técnico del Producto Interno Bruto (PIB) del primer trimestre del 2021 preliminar recientemente publicado por el DANE, si bien el PIB creció en un 1.1% respecto del mismo periodo del 2020, el valor agregado del transporte y almacenamiento decreció un 11.1% en su serie original, en comparación con el mismo periodo del 2020.

Que, sumado a ello, desde el 28 de abril del 2021 se adelantaron protestas en todo el territorio nacional que derivaron en graves perturbaciones al orden público, la seguridad y convivencia ciudadana, lo cual profundizó el impacto económico sufrido por el servicio público y particular de transporte de carga, en la medida en que los diversos bloqueos generados a lo largo del territorio nacional por las mencionadas protestas afectaron el funcionamiento de las cadenas de abastecimiento y, por supuesto, el transporte continuo de diversos bienes esenciales para las industrias del país.

Que, particularmente, es claro que el acceso al procedimiento de normalización mediante la cancelación del valor de la caución que se debió constituir para el momento de la matrícula del vehículo, debidamente indexada, implica la existencia de suficiente capacidad económica de parte de los diferentes propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga, la cual pudo ser notoriamente afectada ante los citados impactos.

Que, en consideración a todo lo anterior, se realizaron múltiples mesas de trabajo con agremiaciones representativas del servicio de transporte de carga, con el objetivo de resolver sus inquietudes, necesidades y propuestas ante el impacto derivado de las referidas

situaciones.

Que, en el marco de las citadas mesas, se expuso la necesidad de ampliación del plazo para adelantar el proceso de normalización de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial prescrito en el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Que, de acuerdo con todo lo anterior, se hace necesario modificar el citado artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, de tal manera que se amplíe el plazo para acceder al procedimiento de normalización por un término adicional de dieciocho (18) meses contados a partir del vencimiento del mismo, esto es, hasta el 27 de febrero de 2023.

Que, en suma, permitir la ampliación del plazo para adelantar el procedimiento de normalización del registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de carga permitiría que un mayor número de propietarios, poseedores y/o tenedores de buena fe puedan acogerse a los diferentes mecanismos para subsanar la situación presentada con sus automotores y, de esta manera, propender por la legalidad y la transparencia del parque automotor de carga en el país.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3° y 8° de la Ley 1437 2011 y en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto número 1081 de 2015, Único Reglamentario Sector Presidencia de la República, el decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte del 26 de julio al 10 de agosto de 2021, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1º. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual quedará así:

"Artículo 2.2.1.7.7.1.3. Plazo. Los propietarios, poseedores o tenedores de buena fe de los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga que presenten omisiones en el trámite de registro inicial, contarán con un plazo de dieciocho (18) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente modificación, para iniciar el respectivo proceso de normalización, de acuerdo con lo establecido en la presente Subsección".

Artículo 2º. Vigencia y derogatoria. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y modifica el artículo 2.2.1.7.7.1.3. de la Subsección 1 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 26 de agosto de 2021.

DANIEL ANDRÉS PALACIOS MARTÍNEZ

La viceministra de Transporte, encargada de las funciones del Despacho de la Ministra de Transporte,

Carmen Ligia Valderrama Rojas.