

Incentivos del Gobierno para modernizar los vehículos de transporte de carga y pasajeros

Luis Guillermo Gil Madrid, director Cámaras Técnicas de Automóviles y Transporte
Fasecolda

El Gobierno Nacional, a través de políticas públicas, favorece la modernización del parque automotor de transporte de carga y de pasajeros, contribuye con la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y busca mejorar la competitividad de los empresarios del transporte.

El actual parque automotor de carga y pasajeros, por su alto grado de antigüedad, según las autoridades de orden local y nacional, está contribuyendo con material particulado que afecta el medio ambiente; de otro lado, las deficiencias mecánicas repercuten de manera preocupante en la accidentalidad vial en Colombia. Con el propósito de contribuir con la salud de los colombianos y mejorar la competitividad del país, los pequeños empresarios del transporte tendrán beneficios para renovar sus vehículos.

Con la firma de la Resolución 5304 del 24 de octubre de 2019, por parte de la ministra de Transporte, Ángela María Orozco Gómez, se entregará un reconocimiento económico para transportadores de carga. Por su parte, el Decreto 221 del 14 de febrero de 2020, suscrito por el ministro de Hacienda y Crédito Público, Alberto Carrasquilla Barrera, otorga un be-

neficio tributario para transportadores de carga y de pasajeros.

Antes de profundizar en la resolución y el decreto, es importante revisar la información agregada disponible en el RUNT, a diciembre de 2018, donde se observa que el parque automotor colombiano está compuesto por cerca de 14,2 millones de vehículos, de los cuales 902.586 son de servicio público para transporte de carga o de pasajeros, que representan una participación del 6,4% sobre el total.

A continuación, se analiza la composición del parque automotor de servicio público que nos permite identificar, de manera aproximada, la antigüedad de los vehículos que pueden ser objeto de los incentivos propuestos por el Gobierno Nacional. Para estos efectos se realiza una división en tres grandes categorías (gráfico 1), a saber:



Foto: cheapbooks / Shutterstock 

1. Transporte de carga (camión, tractocamión y volqueta).
2. Transporte pesado de pasajeros (bus, buseta y microbús).
3. Transporte liviano de pasajeros (automóvil, camioneta y campero).

Como se aprecia en las tablas 1 y 2, los vehículos que cuentan con más de 20 años de antigüedad representan el 33,1% del total en la categoría de transporte de carga y el 37,6% en la categoría de transporte pesado de pasajeros.

Por su parte, el transporte liviano de pasajeros, que se presenta en la tabla 3, muestra el número de vehículos con más 20 años de antigüedad, cuya participación es del 19% sobre el total de este tipo de servicio.

➔ Los vehículos que cuentan con más de 20 años de antigüedad representan el 33,1% del total en la categoría de transporte de carga y el 37,6% en la categoría de transporte pesado de pasajeros.

Al realizar un análisis detallado, se observa con preocupación que el 79% de los camperos que se encuentran en la categoría de transporte liviano de pasajeros tienen más de 20 años de antigüedad. La mayoría de estos vehículos circulan en ciudades

**Gráfico 1:
Distribución vehículos
de servicio público**

Fuente: RUNT, parque automotor año 2018.

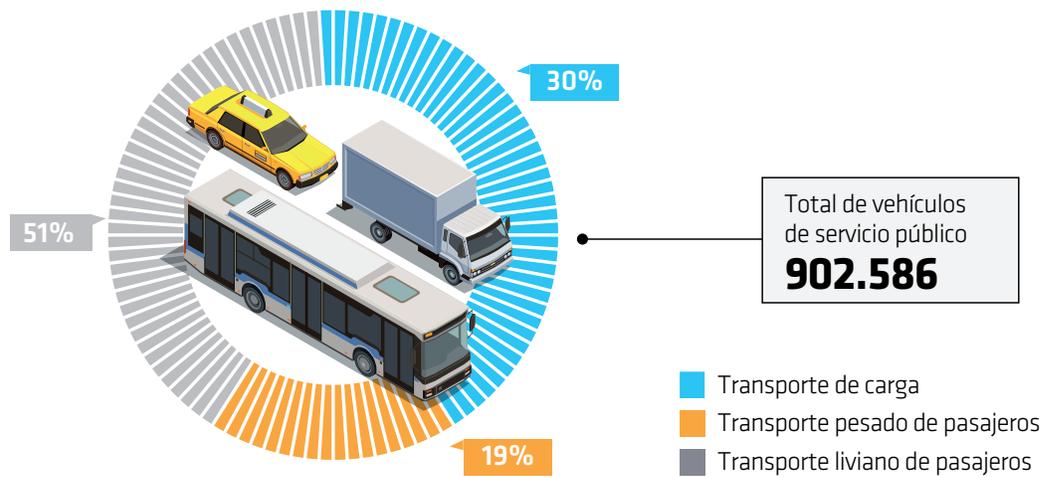


Tabla 1: Vehículos de servicio público transporte de carga

Rango año/Modelo	Camión	Tractocamión	Volqueta	Total	Participación sobre el total	Participación agrupada
Entre 1931 y 1940	84	4	9	97	0,0%	33,1%
Entre 1941 y 1950	2.104	102	361	2.567	0,9%	
Entre 1951 y 1960	9.085	873	1.921	11.879	4,3%	
Entre 1961 y 1970	6.623	735	1.287	8.645	3,2%	
Entre 1971 y 1980	15.504	1.952	3.003	20.459	7,5%	
Entre 1981 y 1990	7.445	2.273	2.167	11.885	4,3%	
Entre 1991 y 2000	24.805	7.189	3.069	35.063	12,8%	66,9%
Entre 2001 y 2010	49.898	17.911	5.608	73.417	26,8%	
Entre 2011 y 2019	71.932	22.278	15.355	109.565	40,0%	
Total	187.480	53.317	32.780	273.577		

Fuente: RUNT, parque automotor año 2018.

intermedias y en regiones apartadas de Colombia, donde operan con la particularidad de transportar al mismo tiempo personas, mercancías y pequeños animales.

En la tabla 4 se muestra la antigüedad del parque automotor de servicio público por tipo de vehículo. Con base en los datos, se puede concluir que la modernización debe enfocarse, en su orden, en buses, busetas, volquetas y camiones. También es importante resaltar que los automóviles, las camionetas y los tractocamiones con menos de 20 años tienen una buena participación en este parque automotor en Colombia.

Ahora pasaremos a revisar la Resolución 5304 del 24 de octubre de 2019 «Por la cual se reglamenta el procedimiento de registro inicial de vehículos nuevos de servicio público y particular de carga de más 10.500 kilogramos, se determinan las condiciones y se reglamenta el procedimiento para aplicar al "Programa de modernización del parque automotor de carga" y se dictan otras disposiciones.»

Esta resolución va dirigida a los pequeños propietarios de uno hasta 3 vehículos cuyo grado de vetustez sea igual o superior a 20 años y que se encuentren en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

Tabla 2: Vehículos de servicio público transporte pesado de pasajeros

Rango año/Modelo	Bus	Buseta	Microbús	Total	Participación sobre el total	Participación agrupada
Entre 1931 y 1940	14	5	1	20	0,0%	37,6%
Entre 1941 y 1950	466	27	51	544	0,3%	
Entre 1951 y 1960	3.069	183	360	3.612	2,1%	
Entre 1961 y 1970	3.579	290	526	4.395	2,6%	
Entre 1971 y 1980	7.084	1.988	200	9.272	5,5%	
Entre 1981 y 1990	6.723	1.667	1.044	9.434	5,6%	
Entre 1991 y 2000	7.654	7.296	21.533	36.483	21,5%	
Entre 2001 y 2010	16.984	14.402	26.082	57.468	33,8%	62,4%
Entre 2011 y 2019	22.982	4.783	20.796	48.561	28,6%	
Total	68.555	30.641	70.593	169.789		

Fuente: RUNT, parque automotor año 2018.

Tabla 3: Vehículos de servicio público transporte liviano de pasajeros

Rango año/Modelo	Automóvil	Camioneta	Campero	Total	Participación sobre el total	Participación agrupada
Entre 1931 y 1940	13	59	2	74	0,0%	19,0%
Entre 1941 y 1950	530	612	255	1.397	0,3%	
Entre 1951 y 1960	1.130	2.169	2.680	5.979	1,3%	
Entre 1961 y 1970	2.497	1.097	2.927	6.521	1,4%	
Entre 1971 y 1980	3.897	3.518	8.807	16.222	3,5%	
Entre 1981 y 1990	4.831	5.537	2.434	12.802	2,8%	
Entre 1991 y 2000	21.223	22.029	1.111	44.363	9,7%	
Entre 2001 y 2010	83.388	50.855	622	134.865	29,4%	81,0%
Entre 2011 y 2019	113.501	119.401	4.095	236.997	51,6%	
Total	231.010	205.277	22.933	459.220		

Fuente: RUNT, parque automotor año 2018.

Tabla 4: Cantidades y participación por clase de vehículo

Clase de vehículo	Cantidad más de 20 años de antigüedad	Cantidad últimos años	Total	Participación más de 20 años de antigüedad	Participación últimos años
Camión	65.650	121.830	187.480	35%	65%
Tractocamión	13.128	40.189	53.317	25%	75%
Volqueta	11.817	20.963	32.780	36%	64%
Bus	28.589	39.966	68.555	42%	58%
Buseta	11.456	19.185	30.641	37%	63%
Microbús	23.715	46.878	70.593	34%	66%
Automóvil	34.121	196.889	231.010	15%	85%
Camioneta	35.021	170.256	205.277	17%	83%
Campero	18.216	4.717	22.933	79%	21%
Total	241.713	660.873	902.586		

Fuente: RUNT, parque automotor año 2018.



➡ Los automóviles, las camionetas y los tractocamiones con menos de 20 años tienen una buena participación en el parque automotor de servicio público en Colombia.



También se tienen previstas otras condiciones que se encuentran disponibles en la Resolución publicada por el Ministerio de Transporte.

Los pequeños empresarios del transporte de carga pueden escoger de manera voluntaria entre una de cuatro alternativas, con y sin la posibilidad de un reconocimiento económico. Las opciones para postularse al nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga se describen a continuación:

1. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total SIN fines de reposición.
2. Reconocimiento económico de vehículos operativos por desintegración física total CON fines de reposición.
3. Reconocimiento económico de vehículos no operativos por desintegración física total SIN fines de reposición.
4. Reposición SIN reconocimiento económico.

La postulación para estas alternativas se debe realizar a través de la plataforma RUNT. Para las tres primeras opciones se ha establecido la entrega de un reconocimiento económico que oscila entre 20 y 101 millones de pesos. La cuarta alternativa está enfocada para los propietarios de cualquier modelo de vehículo cuando se presente una pérdida por hurto o destrucción total.

El paquete de propuestas entregadas por el Gobierno Nacional se complementa con el Decreto 221 del 14 de febrero de 2020, expedido por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en el cual se establece la exoneración del impuesto sobre las ventas (IVA) para la adquisición de vehículos nuevos que ingresan por reposición. Este beneficio estará vigente durante cinco años, contados a partir del 27 de diciembre del 2019.

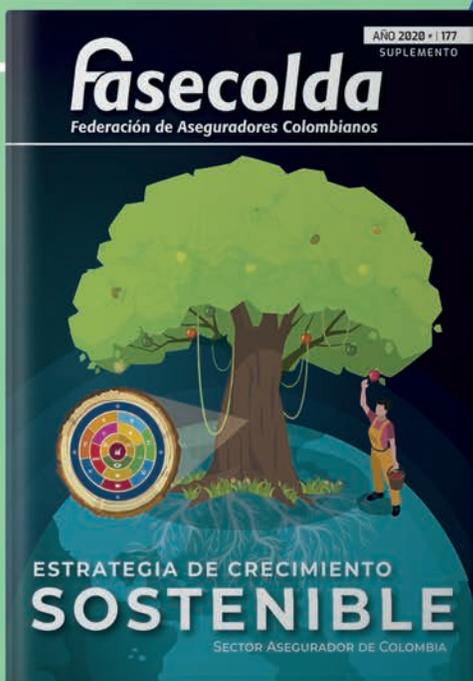
El incentivo tributario, denominado IVA CREI, está disponible para los propietarios de hasta dos vehículos, quienes deseen hacer la reposición de manera voluntaria con el propósito de modernizar los automotores destinados al transporte público de pasajeros y al transporte público o particular de carga. El viceministro de Transporte, Juan Camilo Ostos, ha manifestado en medios de comunicación que el incentivo es para «... taxis, buses de cualquier modalidad, camperos, chivas y camiones de más de 10,5 toneladas de peso bruto vehicular...»

Para acceder a IVA CREI el beneficiario tiene que estar inscrito en el RUNT y el vehículo debe estar en estado activo y libre de todo gravamen. El proceso para postulación lo realiza el interesado a través de la plataforma RUNT. Dependiendo de si el vehículo postulado es de carga o de pasajeros, el sistema RUNT genera un certificado denominado CREICARGA o CREIPASAJEROS.

La resolución y el decreto comentados están disponibles en la página web del Ministerio del Transporte: www.mintransporte.gov.co/publicaciones/7316/normatividad/

➔ Dependiendo de si el vehículo postulado es de carga o de pasajeros, el sistema RUNT genera un certificado denominado CREICARGA o CREIPASAJEROS para obtener la exoneración del IVA.

Consideramos que las iniciativas planteadas por el Gobierno traerán beneficios que se verán reflejados en la competitividad para los transportadores, mayor seguridad vial y mejor calidad del aire para los colombianos. De igual manera, el sector asegurador tendrá la oportunidad de mejorar la penetración de venta del seguro todo riesgo para el nuevo parque automotor que llegará a las carreteras nacionales. 



ESTRATEGIA DE CRECIMIENTO — SOSTENIBLE — SECTOR ASEGURADOR DE COLOMBIA

En 2015, la Organización de las Naciones Unidas adoptó 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) como derroteros mundiales a 2030, enfocados en atender las necesidades apremiantes de la humanidad. Los ODS son un llamado a crear acciones que estén en sintonía con la construcción de una sociedad próspera, resiliente, justa, transparente, y respetuosa del planeta.

Desde el sector asegurador colombiano no somos ajenos a este reto, sabemos que la sostenibilidad es un asunto estrechamente relacionado con el que hacer de nuestra industria. Por ello, de la mano de las compañías de seguros, Fasecolda ha creado la **Estrategia de Crecimiento Sostenible del Sector Asegurador**, ejercicio que articula los propósitos de crecimiento de la industria con la agenda de los ODS y las políticas de desarrollo del país al 2030. Se identifican 37 ejes estratégicos sobre los cuales el sector asegurador trabajará durante los próximos 10 años. Este documento presenta el eje rector de la estrategia de sostenibilidad del gremio.

➔ **Consúltelo** en esta edición de la **Revista Fasecolda** o en www.fasecolda.com