

PROYECTO DE LEY No. DE 2023

“Por medio del cual se modifica el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

CAPÍTULO I

OBJETO Y ÁMBITO DE APLICACIÓN

Artículo 1. Objeto. El presente proyecto de ley tiene como objeto modificar el artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la Ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre en lo concerniente al radio de acción en el territorio nacional.

Artículo 2. Ámbito de aplicación. El presente proyecto de ley tendrá aplicación en todo el territorio nacional para garantizar la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros.

Artículo 3. Modifíquese el artículo 1 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 1. Creación. Créase un Fondo Nacional con personería jurídica, denominado "Fondo de Reposición y Renovación del Parque Automotor de Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros", para atender los requerimientos de la reposición y renovación del parque automotor de los vehículos de transporte público colectivo terrestre de pasajeros con radio de acción en el territorio nacional”.

Artículo 4. Modifíquese el artículo 4 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 4. Composición. El recurso del Fondo será proveniente del rubro de la tarifa denominado "Recuperación de Capital", y de los aportes voluntarios que podrá hacer el propietario del vehículo de servicio público colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional”.

Artículo 5. Modifíquese el artículo 10 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 10. Tasa de Remuneración. Para garantizar el acceso al crédito, a una baja tasa de colocación que estimule la renovación y reposición, el Fondo reconocerá una tasa moderada de captación por los aportes de los propietarios





de los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio en el territorio nacional”.

Esta tasa de captación tendrá como parámetro el Índice de Precios al Consumidor establecido por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística, DANE, o la entidad que haga sus veces, y la tasa de colocación será máximo cinco (5) puntos por encima de la misma, según lo establezca la Junta Directiva del Fondo”.

Artículo 6. Modifíquese el artículo 15 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 15. *Aporte al Fondo. Los propietarios de los vehículos de servicio público de transporte colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional están obligados a entregar diariamente ya sea a la empresa a la que tengan afiliado el vehículo o en forma individual directamente al Fondo de reposición y en este evento deberá presentar diariamente su recibo de consignación, el porcentaje del producido diario correspondiente a la recuperación de capital del día anterior. Su incumplimiento dará lugar a la no entrega de la orden de despacho por parte de la empresa, hasta tanto no se cumpla con esta obligación”.*

Artículo 7. Modifíquese el artículo 22 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

“ARTÍCULO 22. *Con relación a los vehículos de transporte público colectivo de pasajeros con radio en el territorio nacional, modelo 1970 a 1974, que en vigencia de la Ley 105 de 1993 y bajo los parámetros de la Resolución 1919 de 1995, se sometieron al proceso de transformación, antes de entrar en vigencia la Ley 336 de 1996, se procederá así:*

- *Estos vehículos deberán ser sometidos a un proceso de revisión técnico-mecánica.*
- *Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico- mecánicas exigidas, sean de modelo 1970 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por tres (3) años.*
- *Siempre y cuando en este proceso se determine que cumplen con las condiciones técnico-mecánicas exigidas, sean de modelo 1971 a 1974 y cumplan con lo estipulado en el párrafo anterior, se le reconocerá la ampliación de la vida útil por dos (2) años”.*

Artículo 8. Modifíquese el artículo 23 la Ley 688 de 2001, el cual quedará así:

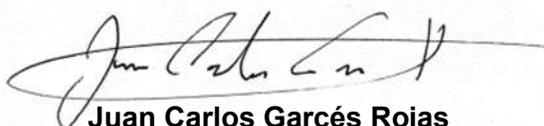
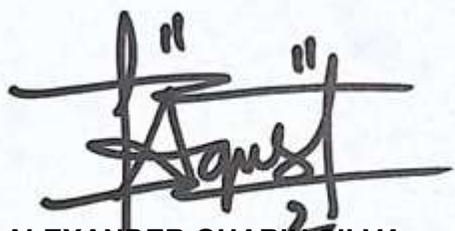




“ARTÍCULO 23. Fondos de reposición de las empresas. Los propietarios de vehículos de transporte público colectivo de pasajeros de radio de acción en el territorio nacional que, bajo lo estipulado en las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996, hayan contribuido a un Fondo de reposición creado por la empresa a la que estén vinculados podrán continuar voluntariamente en ese Fondo o acogerse al Fondo creado por medio de la presente ley. Si deciden acogerse al nuevo Fondo los recursos que tiene el vehículo en un Fondo de las empresas deberá ser trasladado directamente de un fondo al otro, ya sea por medio de un bono equivalente o ya sea en moneda corriente”.

Artículo 9. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

FIRMAS

 JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Cámara Departamento del Cesar	 Juan Carlos Garcés Rojas Senador de la República
 VICTOR MANUEL SALCEDO GUERRERO Representantes a Cámara	 JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República
 HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena	 ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía





TERESA ENRIQUEZ ROSERO
Representante a la Cámara
Departamento de Nariño

MILENE JARAVA DIAZ
Representante a la Cámara
Departamento de Sucre

DIEGO FERNANDO CAICEDO
Representante a la Cámara
Departamento de Cundinamarca

CAMILO ESTEBAN AVILA MORALES
Representante a la Cámara
Departamento del Vaupés

**WILMER RAMIRO CARRILLO
MENDOZA**
Representante a la Cámara
Departamento Norte de Santander

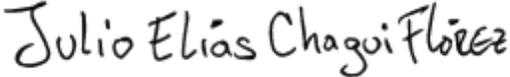
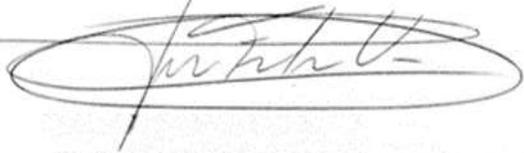
Jorge Eliécer Tamayo Marulanda
Representante a la Cámara

SARAY ELENA ROBAYO BECHARA
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA
Representante a la Cámara
Departamento de Chocó





 <p>ANA PAOLA GARCÍA SOTO Representante a la Cámara Departamento de Córdoba</p>	 <p>JULIO ELIAS CHAGUI FLOREZ Senador de la República</p>
 <p>JUAN FELIPE LEMOS URIBE Senador de la República</p>	 <p>JORGE ALBERTO CERCHIARO FIGUEROA Representante a la Cámara Departamento de La Guajira</p>
 <p>----- JOHN MOÍSES BESAILE Senador de la República</p>	<p>-----</p>
<p>-----</p>	<p>-----</p>
<p>-----</p>	<p>-----</p>
<p>-----</p>	<p>-----</p>





-----	-----
-----	-----
-----	-----

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El propósito de presentar este proyecto de ley que pretende del artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la ley 688 de 2001 referente al Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, es específicamente en la ampliación del radio de acción de los vehículos. Actualmente, la ley establece que los beneficios de este fondo sólo se extienden a las zonas metropolitanas y/o urbanas, dejando desatendidas las áreas rurales y remotas del territorio nacional.

Por lo que es imperativo reconocer que el servicio público de transporte terrestre es un pilar fundamental para el desarrollo económico, social y cultural de Colombia. No obstante, al restringir los beneficios del Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor únicamente a las áreas metropolitanas y urbanas, estamos generando una profunda desigualdad y marginación hacia las comunidades rurales y remotas, quienes dependen igualmente de un transporte público eficiente y seguro.

Dentro de la actividad económica de los países, uno de los pilares para el desarrollo, tiene que ver con la movilidad y transporte interno, lo cual permite disminuir fronteras, facilitar el transporte de personas y alimentos, aportar al comercio nacional e internacional. Es por esto, que es función de los gobernantes garantizar medidas pertinentes, de tal manera que el bienestar de la población de los diferentes territorios trascienda carreteras, autopistas, vías, y se garantice el acceso a una movilidad libre y competitiva, por medio de acciones jurídicas que la faciliten.

En ese sentido, cabe resaltar que la actualización de la ley 688 del 2001, lleva veinte años en ejecución y cumplimiento. Sin embargo, en Colombia se siguen agudizando problemáticas a nivel nacional, con relación a la sostenibilidad ambiental, altos índices de accidentalidad, tráfico constante en las ciudades grandes, inseguridad vial generada por vehículos sujetos a renovación.



1. CONVENIENCIA DE LA LEY

Beneficios del Proyecto de Ley

La modificación del artículo 1, 4, 10, 15, 22 y 23 de la ley 688 de 2001 relacionada con el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre, en lo referente a ampliar el radio de acción, es una medida necesaria y urgente para garantizar la equidad, el desarrollo regional, la seguridad vial y la calidad del servicio en todo el territorio nacional.

Puntos a tener en cuenta:

1. **Equidad y cohesión social:** el proyecto de ley permitirá corregir esta disparidad en beneficiar a todo el parque automotor que presta un servicio público y garantizar una distribución equitativa de los recursos en todo el territorio nacional. Todos los ciudadanos, independientemente de su ubicación geográfica, tienen derecho a acceder a un transporte público de calidad. Al ampliar el radio de acción del fondo, estaremos promoviendo la equidad y la cohesión social, permitiendo que las comunidades rurales y remotas tengan acceso a servicios de transportes modernos y seguros.
2. **Desarrollo regional:** El transporte es un elemento clave para el desarrollo económico y regional. Al incluir a todas las áreas del territorio nacional en los beneficios del fondo, estaremos impulsando el crecimiento y la inversión en regiones que han sido históricamente desatendidas. Esto abrirá nuevas oportunidades para el turismo, la agricultura, la industria y otros sectores económicos que dependen de un transporte eficiente para su desarrollo. Además, facilitará la conectividad entre las regiones, fomentando la integración y el intercambio cultural.
3. **Seguridad y calidad del servicio:** La falta de recursos para renovar y mantener el parque automotor en las zonas rurales y remotas ha llevado a la operación de vehículos obsoletos y en mal estado. Esto pone en peligro la seguridad de los pasajeros y contribuye a la degradación del medio ambiente. Al ampliar el alcance del fondo, se fomentará la renovación de los vehículos de transporte en todo el territorio nacional, mejorando la seguridad vial y reduciendo las emisiones contaminantes.
4. **Descentralización y descongestión urbana:** La concentración excesiva de la población en las áreas metropolitanas y urbanas es una realidad en nuestro país. Al mejorar las condiciones del transporte en las zonas rurales y remotas, estaremos promoviendo la descongestión urbana y fomentando la descentralización de la población.



Impacto del parque automotor antiguo en el país

El parque automotor antiguo del servicio público de transporte a nivel nacional puede generar problemáticas de difícil solución a largo plazo, como emisión de gases contaminantes, altos costos de mantenimiento, problemas de movilidad, seguridad, afectación permanente del medio ambiente, con emisiones de gases de efecto invernadero, óxidos de nitrógeno, asimismo las altas tasas de accidentalidad se pueden asociar a la tenencia de un parque automotor no renovado.

Asimismo, la calidad del aire se ha visto afectada por la alta contaminación, donde De acuerdo con un estudio del Instituto Nacional de Salud (INS), en Colombia fallecen anualmente 15.681 personas por enfermedades asociadas a la mala calidad del aire. Asimismo, el Departamento Nacional de Planeación estimó que el costo por enfermedades y muertes por la mala calidad del aire le cuesta al país cerca de 12,2 billones de pesos, cifra que equivale al 1,5 % del PIB. (Giraldo, 2023)

Gran parte de la causa de esta contaminación proviene de las partículas que emiten vehículos con más de veinte años que siguen circulando, por lo tanto, es por eso que surge la necesidad de fortalecer los incentivos para promover las matrículas de vehículos nuevos más limpios y seguros con la implementación de políticas públicas con beneficios o distintivos con criterio ambiental. (Giraldo, 2023)

Por lo tanto, se requiere una revisión que se ajuste a las necesidades de los colombianos, buscar una solución duradera que permita una renovación vehicular de más del 60% a nivel nacional, con el fin de disminuir los efectos del parque automotor de transporte público que lleva en circulación más de veinte años.

Por ende, la renovación vehicular del transporte público a nivel nacional, resulta necesaria para mejorar las condiciones ambientales, la movilidad, generación de empleo con los procesos de renovación, y en general lograr una reactivación económica pero que a su vez sea sostenible y amigable con el medio ambiente; aportar a la disminución de índices de accidentalidad en el país, por medio de la utilización de vehículos renovados, con sistemas mecánicos modernos y sostenibles.

2. Marco normativo relevante para la modificación

El propósito de llegar a una renovación vehicular en la totalidad de los territorios del país, con especial atención en los vehículos de transporte público, siento estos los que de manera frecuente prestan un servicio a la ciudadanía, donde, de acuerdo al artículo 2 del Código nacional de tránsito-ley 769 del 2002, un vehículo de transporte público es un vehículo automotor homologado, que se destina para el transporte de pasajeros, carga o los dos, por medio de las vías públicas mediante tarifa de cobro de tarifa, flete o porte. A continuación, se presenta el marco normativo frente al transporte público en Colombia que se debe tener en cuenta para la presente propuesta de actualización de la ley 688 de 2001.





- Ley 2198 de enero del 2022: con esta, Ley se establece cambios en la asignación de rutas permitiendo que las empresas de transporte soliciten modificación o nuevos recorridos con garantías de transparencia, publicidad y participación. A partir de su entrada en vigor, las empresas de transporte terrestre mixto también podrán añadir cuatro nuevos tipos de vehículos a su parque automotor.
- *El Programa de Modernización de Vehículos de Carga (PMVC) implementado por el Gobierno-2020:* la alta edad del parque automotor de carga hace que el país tenga un trabajo pendiente en materia de renovación y sostenibilidad ambiental. Con la política es propiciar la modernización, la eficiencia y el emprendimiento, generando incentivos para la renovación del parque automotor en el sector de carga. *“En el marco de esta política se construyó el marco regulatorio necesario para la ejecución del Nuevo Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga con el que se espera lograr la modernización de más de 25.000 vehículos durante la vigencia del programa (5 años)”* (Ministerio de transporte, 2020)
- **CONPES 3963 de junio de 2019** estableció los lineamientos de política pública para modernización del parque automotor de carga y a esto se suma el Decreto 1120 de 2019 (Decreto del Nuevo Programa de Modernización) y la Resolución 5304 de octubre de 2019 que lo reglamenta.
- **LEY 688 DE 2001 de agosto de 2023** se creó el Fondo Nacional para la Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre y se dictan otras disposiciones.

3. Situación del Parque automotor: 2020 a 2023

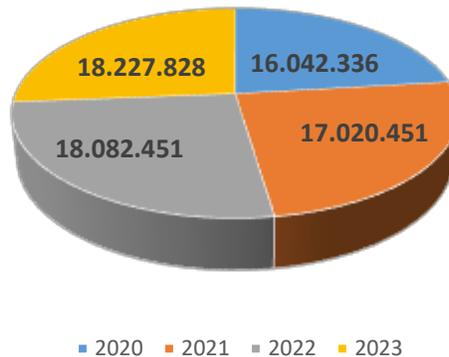
De acuerdo con el Registro único nacional de tránsito- RUNT, a corte del 30 de septiembre del 2022, el parque automotor de Colombia está compuesto por más de 17 millones de vehículos, donde el 60% son motocicletas, 39% de vehículos tipo automóvil, camioneta, camión, bus, buseta, y volqueta, para el 2022. (RUNT, 2022)

De acuerdo a datos recientes, en Colombia hay más de 17 millones de vehículos, de los cuales 10,1 millones corresponden a motocicletas. (RUNT, 2022). A corte de febrero de 2023, se hay un registro de 18, 227,828 de vehículos, de los cuales 10,93 millones son motocicletas. 6.94 registros como automóviles, camionetas, camperos, o camiones y 196.206 son de categoría especializada.





Gráfica 1: parque automotor 2020-2023



Fuente: elaboración propia con datos del RUNT a corte de febrero de 2023

En cuanto a vehículos de servicio público, son más de 900.000 de dichos 18 millones, más de 185.000 se usan como transportes especializados y más de 16 millones corresponden a vehículos como medio de transporte familiar. En 2019 se desintegraron 2.118 vehículos y la edad promedio del parque automotor de carga operativo pasó de 18 a 17,1 años durante 2019. (Ministerio de transporte, 2020)

Actualmente el país tiene una red de carreteras de 206.102 kilómetros, donde 16.989 es red primaria, 44.440 secundaria y 142.284 es terciaria (carreteras rurales, estado desfavorable).

Según datos del Ministerio de Ambiente, el Departamento Nacional de Planeación y el Instituto de Hidrología, Meteorología y Estudios Ambientales (Ideam), el transporte representa 12 % del total de las emisiones de gas de efecto invernadero (GEI), de las cuales camiones y buses generan 6 %: camiones ligeros (10 %) y camiones pesados y buses (37 %). (Universidad de los Andes, 2021).

Otro de los aspectos que afecta la estabilidad del parque automotor es la antigüedad o el promedio de su aumento. Por ejemplo, actualmente hay vehículos que tienen 17,5 años. A continuación, se visualiza el aumento del parque automotor durante los años recientes.

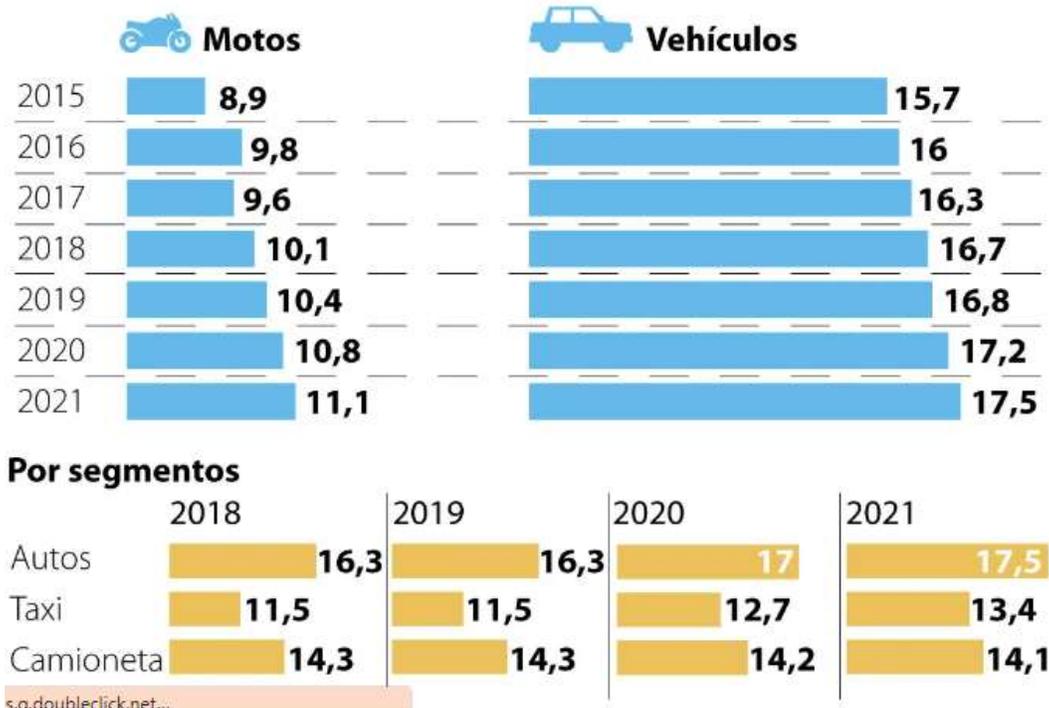




Gráfica 2.

ASÍ ESTÁ LA EDAD PROMEDIO DEL PARQUE AUTOMOTOR EN COLOMBIA

*Cifras son edades en años



Fuente: Andemos/Gráfico LR-MN

De acuerdo con el crecimiento del parque automotor, un promedio de 17,5 años en adelante. Este escenario facilita el aumento de emisiones que afectan el medio ambiente, agudización del tráfico a causa de trancones, obstaculizando la movilidad de diferentes territorios.

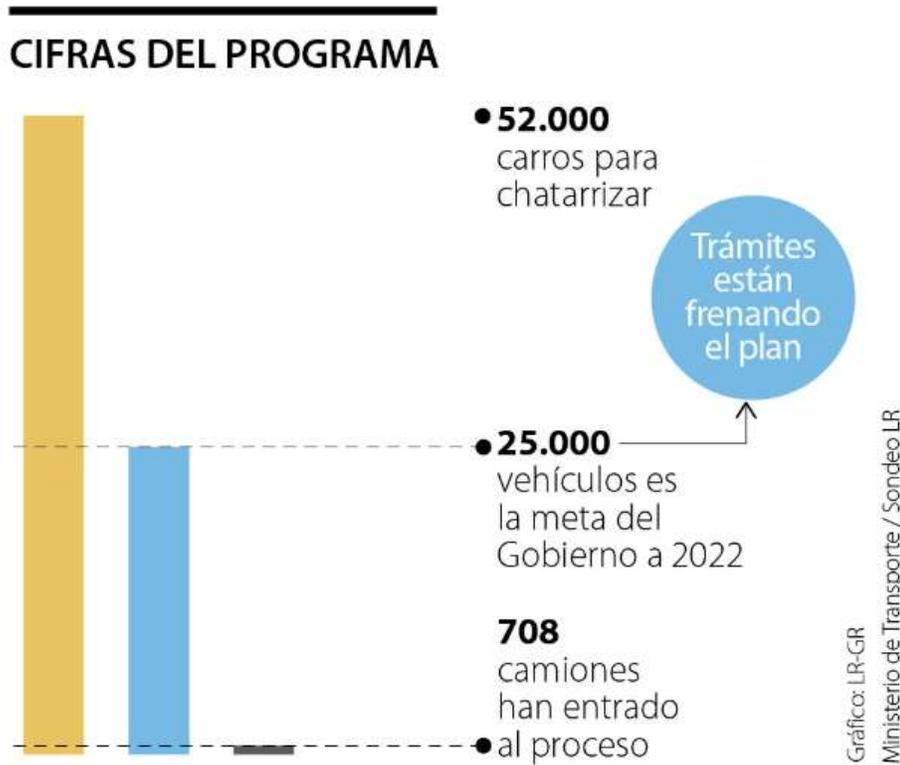
Beneficios económicos con la renovación vehicular

La renovación vehicular genera empleo y mejoramiento económico a nivel nacional, porque aumentará la participación de los fondos a nivel nacional de quienes accedan a realizar la renovación, de acuerdo con la ley vigente estos fondos se han convertido en el incentivo principal. Asimismo, la activación de la cadena económica aumenta la compra de vehículos nuevos, esto aumenta la demanda en el sector automotriz en transporte de carga, lo cual permitirá que nuevo personal participe de procesos de transformación de los vehículos, así como el personal necesario para el ensamble de furgones, carrocerías, tanques de agua y de combustible. Este escenario se anida con la compra de materia prima relevante para en ensamble de nuevos vehículos.



Para el 2022 se tenía una meta de chatarrización vehicular de 25.000 vehículos, hasta el momento, a corte del 2020 solo se ha avanzado en un 2,83%.

Gráfica 3.



Fuente: Ministerio de transporte-Gráfico LR-GR

Aunque los incentivos de participación en el fondo son positivos, uno de los obstáculos que ha impedido el avance en la renovación vehicular ha sido los periodos que implican la tramitología, se tarda un tiempo para que se empalme el proceso entre la Dian, el Ministerio de Transporte y el Runt. (Bohorquez K. S., 2020) Esto debido a que el proceso puede tardar entre cuatro y cinco meses y las exenciones para adquirir un vehículo nuevo no son aprobadas. Por lo tanto, el incentivo del fondo debe ajustarse para motivar a los colombianos a la renovación vehicular, sin que el procedimiento afecte sus fuentes de ingresos, por tener un vehículo en procedimientos que tardarían más del tiempo esperado.

Cabe resaltar que a nivel nacional es de vital importancia el transporte de alimentos y en efecto el aporte de transporte de carga, a continuación, se muestra el transporte público terrestres de carga, donde diariamente se superan las cifras de movilización, Estas cifras superan lo registrado en el año 2021, con un crecimiento de 9.64% en movilización de toneladas, de 29.12% en movilización de galones y de 10.67% en el total de viajes realizados en el país. (Ministerio de transporte, 2023).



Transporte público terrestre de carga 2021-2022



Movilidad

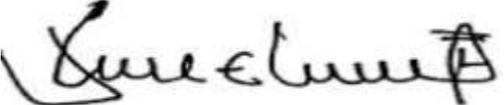
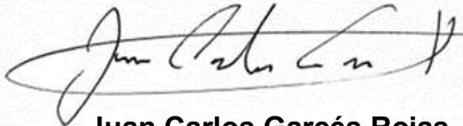
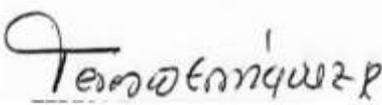
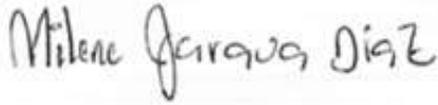
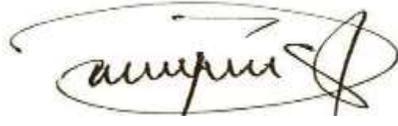
Una de las problemáticas recurrentes con relación al transporte es el tráfico vehicular, que hace perder horas en los trancones y afectan las jornadas de trabajo de los ciudadanos. Se ha demostrado que los últimos años, la población ha adquirido más vehículos nuevos y usados, a su vez, según el *Índice Global de Tráfico de Inrix 2022*, **Bogotá es la quinta ciudad en el mundo con el peor tráfico** y el número uno en América Latina.

Aun así, Colombia es uno de los países que cuenta con los Índices de Motorización más bajos de cantidad de vehículos matriculados por cada 1.000 habitantes en 2022. lo cual resulta paradójico, porque este índice resulta entre la relación de vehículos particulares y la población, donde se divide el total de vehículos por cada mil habitantes; es paradójico porque en Colombia se ha acrecentado la tenencia de vehículos, lo cual ha agudizado las problemáticas de tráfico diariamente, pero el índice de motorización no es alto. (Bohorquez P. R., 2023).





FIRMAS

 <p>JOSE ELIECER SALAZAR LÓPEZ Representante a la Cámara Departamento del Cesar</p>	 <p>Juan Carlos Garcés Rojas Senador de la República</p>
 <p>VÍCTOR MANUEL SALCEDO GUERRERO Representantes a Cámara</p>	 <p>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL Senador de la República</p>
 <p>HERNANDO GUIDA PONCE Representante a la Cámara Departamento del Magdalena</p>	 <p>ALEXANDER GUARÍN SILVA Representante a la Cámara Departamento del Guainía</p>
 <p>TERESA ENRIQUEZ ROSERO Representante a la Cámara Departamento de Nariño</p>	 <p>MILENE JARAVA DIAZ Representante a la Cámara Departamento de Sucre</p>
 <p>DIEGO FERNANDO CAICEDO Representante a la Cámara Departamento de Cundinamarca</p>	 <p>CAMILO ESTEBAN AVILA MORALES Representante a la Cámara Departamento del Vaupés</p>





**WILMER RAMIRO CARRILLO
MENDOZA**
Representante a la Cámara
Departamento Norte de Santander

**JORGE ELIÉCER TAMAYO
MARULANDA**
Representante a la Cámara

SARAY ELENA ROBAYO BECHARA
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

ASTRID SÁNCHEZ MONTES DE OCA
Representante a la Cámara
Departamento de Chocó

ANA PAOLA GARCÍA SOTO
Representante a la Cámara
Departamento de Córdoba

JULIO ELIAS CHAGUI FLOREZ
Senador de la República

JUAN FELIPE LEMOS URIBE
Senador de la República

**JORGE ALBERTO CERCHIARO
FIGUEROA**
Representante a la Cámara
Departamento de La Guajira





 <hr/> <p>JOHN MOISES BESAILE¹ Senador de la República</p>	<hr/>
<hr/>	<hr/>
<hr/>	<hr/>

