

¡URGE IMPLEMENTAR LA VIDA ÚTIL DE VEHÍCULOS DE CARGA!

Leonardo Umaña, Director de la Cámara de Autos y Transporte
Fasecolda

A propósito de la reciente publicación, por parte del Ministerio de Transporte, del borrador de decreto por medio del cual se pretende reglamentar, finalmente, la vida útil de los vehículos de carga, resulta oportuno contextualizar la propuesta y aportar a su perfeccionamiento.

Luego de décadas de discusión, de varios documentos Conpes y de innumerables lamentos promulgados desde los ámbitos empresarial, ambiental y de seguridad vial del país, fue publicado un borrador de decreto con una propuesta para establecer en Colombia una regla de vida útil para vehículos de carga.

La más reciente versión del proyecto de decreto, de solo un artículo, es políticamente correcta con el statu quo:

ARTÍCULO PRIMERO.- Definir que los vehículos nuevos que ingresen al parque automotor de carga para la prestación del servicio público a partir del 1º de Enero de 2015, podrán prestar este servicio y permanecer en él a través de contrato de vinculación o de cualquiera forma autorizada o legal durante un lapso de 15 años contados a partir de la fecha de su registro inicial, término al final del cual se desvincularán

automáticamente del parque automotor de servicio público de carga, no habrá prórroga alguna ya que el término de la autorización es preclusivo y adicionalmente deberán atender lo definido por el Ministerio del Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible en cuanto a los estándares de emisiones que deben cumplir los vehículos nuevos.

La propuesta para los vehículos nuevos parece razonable, pero sin duda el alcance del decreto es insuficiente. A los vehículos usados también se les debe fijar una fecha final de servicio, que naturalmente deberá ser determinada en el marco de un esquema de transición que incorpore criterios de equidad. Fasecolda entregó al Ministerio de Transporte y al Consejo Gremial Nacional la siguiente propuesta.

Contexto - Obsolescencia del parque actual

La renovación de los camiones es una medida indispensable para lograr las mejoras que el país requiere en materia de competitividad; y lo es todavía más para optimizar la inversión que Colombia está realizando en infraestructura vial. Constituiría un costo de oportunidad inadmisibles que la utilidad de las nuevas vías resultara menoscabada por la ineficiencia de un parque automotor obsoleto.

País/región	Edad promedio del parque vehicular (años)
Centroamérica	20
México	17
Brasil	13
Francia	7
Estados Unidos	5

Fuente: Organización Mundial de Comercio

➔ La renovación de los camiones es una medida indispensable para lograr las mejoras que el país requiere en materia de competitividad; y lo es todavía más para optimizar la inversión que Colombia está realizando en infraestructura vial.



Según cifras del Ministerio de Transporte, la mitad de la flota de camiones y tractocamiones en Colombia tiene más de 20 años, realidad derivada de la ausencia de regulación en materia de vida útil (los vehículos pueden repotenciarse y usarse indefinidamente). Este promedio de edad contrasta con el de Europa o Estados Unidos, en donde la edad es inferior a 10 años; en países como Brasil o México, la edad promedio es cercana a 15 años.

Los camiones nuevos pueden reducir el costo del flete por tonelada al ser más livianos (soportan más carga) y consumir menos combustible a pesar de ser más potentes; también son menos contaminantes y generan menos accidentes, por estar dotados de modernos equipos de seguridad. En contraposición, una flota de camiones obsoleta castiga la estructura de costos y la eficiencia de la cadena de abastecimiento.

La renovación es más apremiante si se considera la distancia promedio entre los centros de producción y los puertos, principal determinante del elevado costo que en Colombia registra el flete por contenedor; al compararlo con el de economías de similar desarrollo, se advierte que el flete nacional (USD 1 983 en promedio) duplica al de países como Chile o Perú. En este contexto, resulta imperativo lograr una reducción en el costo del transporte por la vía de una flota de camiones más eficiente ante la dificultad que supone la reubicación industrial a corto plazo.

El esquema de chatarrización uno a uno: una opción fallida

En la última década, la preocupación por la aparente sobreoferta de camiones que estaría deteriorando el ingreso de la base camionera demandó del Estado mayor atención que la discusión sobre la vida útil de los equipos. Para contener la expansión de la oferta y conjurar la protesta social, el Gobierno decidió adoptar la política de condicionar el ingreso

de vehículos nuevos a la desintegración de camiones de más de 20 años, como requisito para otorgar la matrícula, esquema que se popularizó con el nombre de chatarrización uno a uno.

Por la dificultad que implicaba conseguir y chatarrizar vehículos viejos para poder matricular nuevos, el Gobierno decidió permitir el registro de camiones nuevos a cambio de que se constituyera a su favor una póliza que garantizara el cumplimiento del requisito de chatarrización tres meses después de otorgar la matrícula. En casi la totalidad de los casos el compromiso se incumplió, por lo que la póliza fracasó como mecanismo para controlar la oferta; el mercado internalizó el costo de la póliza como un cupo de matrícula y la oferta vehicular continuó expandiéndose.

La protesta camionera no se hizo esperar y, finalmente, el Gobierno decidió abolir la póliza en el año 2013, implantando como única opción de matrícula de vehículos nuevos la chatarrización uno a uno. Este sistema ha logrado controlar la oferta de camiones a expensas de la renovación; impidiendo el ingreso de vehículos nuevos y protegiendo la operación de los viejos. Un camión de 20 años de edad se vende en promedio en 100 millones de pesos¹, lo que representa un 43% más de lo que costaba la póliza. Según la Andi y Fenalco, este sobre costo puede explicar la caída del 80% que en 2013 registraron las ventas de tractocamiones nuevos con relación al año anterior.

La ineludible adopción de una regla de vida útil

El documento Conpes 3759 declaró la importancia estratégica de la renovación del parque automotor al servicio de carga para reducir los costos del transporte y ganar competitividad.

El esquema de vida útil corrige las distorsiones que introdujo la política de chatarrización y propicia la reno-

vacación; además, controla la oferta vehicular impidiendo la circulación de vehículos viejos, lo que abre espacio a los camiones nuevos que son más eficientes, más seguros y menos contaminantes. Al imponer la renovación de la flota de camiones, la regla de vida útil se constituye en un instrumento regulatorio que de forma plausible puede contribuir a reducir los costos del transporte y a incrementar la competitividad del país.

Desde el punto de vista de su efecto en la renovación del parque automotor, esta regla ha sido implementada con éxito en países como Chile, en donde la vida útil legal es de 12 años y la edad promedio del parque automotor se ubica en 9 años.

País	Vida útil
Argentina	20 años
México	20 años
Chile	12 años
Estados Unidos	7 años
Ecuador	32 años
Perú	Indefinida

Fuente: Legislación de cada país

Por lo anterior, resulta inaplazable la adopción de la regla de vida útil y como propuesta para el diseño de esta regulación, se propone implementar el siguiente esquema:

- 1) Para los vehículos de carga nuevos o que se matriculen después de la entrada en vigencia de la regulación, se sugiere aplicar de forma estricta el concepto de vida útil legal, fijando un parámetro objetivo y fácil de supervisar, que debe ser un número determinado de años de uso, calculado con base en el año original de fabricación y que en ningún caso pueda extenderse por procesos de transformación, cambio de servicio, repotenciación, ni procedimiento alguno.

Para determinar el parámetro de vida útil, pueden atenderse las recomendaciones del Conpes 3759, que haciendo uso del Highway Development and Management Model desarrollado por el Banco Mundial, estimó que la edad óptima de reposición de un camión se encuentra entre 5 y 8 años para tractocamiones, y entre 8 y 13 para camiones. Por ejemplo, podría fijarse en 15 años la edad máxima para poder circular

1. Cifra suministrada por la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores - Andemos.

Ser las mejores amigas.



TRAVIA
 SEGUROS DE VIDA SURAMERICANA S.A.
 VEHICULOS SURAMERICANA SEGUROS

HAY MOMENTOS ESPECIALES QUE TE ACOMPAÑAN DURANTE **TODA LA VIDA**, COMO UN **SEGURO DE VIDA DE SURA**

Porque además de asegurar tu vida:



Te respalda con una suma de dinero en caso de accidente o enfermedad grave, para que lo uses según tus necesidades

Conoce estos y más beneficios.

Contacta a tu asesor profesional, llama al #888 desde tu celular o visita www.sura.com

Asegúrate de vivir

Síguenos en: **BLOG**
sura.com/blog



Seguros | **SURA**

por todas las vías que acepten transporte de carga, incluyendo los principales corredores de comercio internacional; y permitirse 5 años más de circulación pero solo por vías secundarias y terciarias, para un total de 20 años de vida útil.

- 2) Para los vehículos de carga que se encuentren matriculados antes de la entrada en vigencia de la regulación, se sugiere aplicar un esquema de transición, de la siguiente forma:
 - i) Para los vehículos de hasta 10 años de antigüedad, permitir la circulación por todas las vías del país donde se acepte transporte de carga hasta por 20 años después de la entrada en vigencia de la regla de vida útil y permitir su circulación por cinco años más, pero únicamente por vías secundarias y terciarias, para un total de 25 años de uso posterior a la entrada en vigencia de la norma².
 - ii) Para los vehículos entre 11 y 20 años de antigüedad, permitir la circulación por todas las vías del país donde se acepte transporte de carga hasta por 15 años después de la entrada en vigencia de la regla de vida útil y permitir su circulación por cinco años más, pero únicamente por vías secundarias y terciarias, para un total de 20 años de uso posterior a la entrada en vigencia de la norma.
 - iii) Para los vehículos con 21 años o más de antigüedad, permitir la circulación por todas las vías del país donde se acepte transporte de carga hasta por 10 años después de la entrada en vigencia de la regla de vida útil y permitir su circulación por cinco años más, pero únicamente por vías secundarias y terciarias, para un total de 15 años de uso posterior a la entrada en vigencia de la norma.




Cabe resaltar que el Ministerio de Transporte, de conformidad con el artículo 1 de la Ley 1383 de 2010, adquiere la calidad de «autoridad suprema de tránsito que definirá, orientará, vigilará e inspeccionará la ejecución de la política nacional en materia de tránsito» y por lo tanto goza de la competencia para restringir la circulación en las vías, independientemente de que sean principales, secundarias o terciarias, o de que sobre ellas se haya suscrito contrato de concesión. Por lo tanto, si bien puede ser conveniente concertar esta iniciativa con las autoridades territoriales, es evidente que el Ministerio de Transporte goza de facultades suficientes para adoptarla.

Para cerrar, es importante resaltar que la sostenibilidad de la regla de vida útil depende en gran medida de que se implemente un programa eficiente de renovación vehicular, que contemple estímulos al ahorro y créditos blandos.



➔ El esquema de vida útil corrige las distorsiones que introdujo la política de chatarrización y propicia la renovación.

Para estimular el ahorro se podrían complementar con recursos públicos los planes de ahorro privado de los camioneros, ofreciendo un peso por cada 4 de esfuerzo individual. Así, los propietarios de camiones viejos podrán afrontar las fechas límites de vida útil con la compra de vehículos nuevos o con planes de retiro programado. Estos recursos podrían garantizarse en el próximo Plan Nacional de Desarrollo, di-

reccionando parte de los actuales impuestos de los combustibles, de los trámites de tránsito, de los comparendos, del impuesto anual de vehículos, del pago de un cupo moderado a los nuevos camiones, de una sobretasa a los peajes o de otras fuentes apalancadas por el mismo sector camionero y, desde luego, que este esquema de ayuda tendría que desmontarse en un plazo determinado. 

2. Si no se aplicara el esquema de transición especial para los vehículos de carga matriculados antes de la entrada en vigencia de la norma, un camión de 10 años edad solo podría utilizarse 10 años más (5 en vías principales hasta cumplir 15 años de edad y otros 5 años en vías secundarias hasta cumplir 20 años de edad, según la regla propuesta para vehículos matriculados después de la expedición de la regla de vida útil). Por el contrario, si se aplica el régimen de transición, el camión de hasta 10 años podría utilizarse 25 años más, 20 en cualquier vía y 5 más en vías secundarias y terciarias.

El diferencial de vida útil entre los dos esquemas aumenta en función de la antigüedad del vehículo. En un vehículo con antigüedad de 10 años, el diferencial de vida útil, si se aplica el esquema de transición, es de 15 años más y en un vehículo de 1 año de antigüedad el diferencial de vida útil es de 6 años. Cabe resaltar que todos los vehículos de hasta 10 años de edad podrían operar como máximo 25 años más después de la expedición de la regla de vida útil.