



Acta No. 3394

Mesa de trabajo – Vida útil camperos para expedición T.O.

PROYECTO:	Prestación del servicio público del Registro Único Nacional de Tránsito (R.U.N.T) por cuenta y riesgo del concesionario, incluyendo su planificación, diseño, implementación, administración, operación, actualización, mantenimiento y la inscripción, ingreso de datos, expedición de certificados de información y servicios relacionados con los diferentes registros, en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país, según lo establece la ley 769 de 2002 en concordancia con la ley 1005 de 2006, de conformidad con lo establecido en el numeral 4º del artículo 32 de la ley 80 de 1993 sobre el contrato de concesión.
CONTRATO:	DE CONCESIÓN NÚMERO 033 DE 2007
TEMA:	Vida útil camperos para expedición T.O.

Fecha: 2022-09-02	Hora inicio: 10:00 a.m.	Hora fin: 10:40 a.m.	Duración: 40 Minutos
--------------------------	--------------------------------	-----------------------------	-----------------------------

ASISTENTES		
Nombre	Cargo	Entidad
Claudio Barreiro Narváez	Profesional Especializado Dirección Territorial Caldas	Ministerio de Transporte
Luis Trinidad García	Profesional especializado	Ministerio de Transporte
Didier Fernando Bonilla	Contratista Grupo Coordinación RUNT	Ministerio de Transporte
Angelica María Yance	Abogada - Viceministerio	Ministerio de Transporte
Luis Alfonso Cadena	Profesional especializado	Ministerio de Transporte
Giovanna Karina Galvis	Gerente de Proyecto	Concesión RUNT
José Alberto Quevedo	Gerente de Aseguramiento Funcional	Concesión RUNT
Mariana Quito Pastrana	Jefe de Operaciones	Concesión RUNT
Sandra Esperanza Araque	Coordinadora Funcional y Base de Datos	Concesión RUNT
Clímaco López Castro	Coordinador de pruebas	Concesión RUNT
Jenny del Pilar Cifuentes	Analista de requisitos	Concesión RUNT
Keiny Rubén Gamba	Analista de pruebas	Concesión RUNT
Miguel Antonio Roa	Prof. Diseño y Desarrollo Servicios WEB	Interventoría Redcom Ltda.

TEMAS A TRATAR	
1	Seguimiento de compromisos..... 1
2	Objetivo 1
3	Desarrollo de la reunión 1
4	Riesgos 3

Registro	Descripción	Responsable	Fecha	Estado

DECISIONES
1 Seguimiento de compromisos No se tienen compromisos pendientes.
2 Objetivo Vida útil camperos para expedición T.O.
3 Desarrollo de la reunión La Concesión presenta el artículo 6º de la Ley 105 de 1993, el cual fue modificado por el artículo 2º de la Ley 276 de 1996, en donde se establece la vida útil de 20 años para los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, excepto para los de clase de vehículo campero y chivas) del servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural y explica que la exclusión de vida útil para estas clases de vehículo no está



La movilidad
es de todos

Mintransporte

Acta No. 3394

Mesa de trabajo – Vida útil camperos para expedición T.O.

incluida en el control de cambio de virtualización de T.O., aclarando que la clase de vehículo “Chiva” no existe y corresponde realmente a la clase de vehículo BUS con tipo de carrocería “Escalera”, combinación que se debe tener en cuenta para poder diferenciarlos plenamente y adicionalmente también es necesario aclarar el concepto “Sector rural”, dado que este concepto no es viable validarlo por el sistema y finalmente también hay que considerar como se va a cumplir con el último párrafo que indica que el Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor cuando se cumpla la vida útil, si precisamente se está eliminando la vida útil para los camperos y chivas.

ARTÍCULO 6º.- Modificado por el art. 2, Ley 276 de 1996. Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de pasajeros y/o mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecidas por ellas. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

NOTA: El texto subrayado fue adicionado al artículo 6 de la presente norma a través de la Ley 276 del 15 de abril de 1996. Publicada en el Diario Oficial 42.797

Por lo anterior, la Concesión solicita a MinTransporte explicar este artículo y definir de qué manera se tendría que implementar y MinTransporte (DT Caldas) explica que a hoy efectivamente el sistema RUNT no está considerando esta exclusión por lo que las solicitudes de expedición de T.O. que se presentan para vehículos de estas dos clases, se rechazan y además en cuanto al texto de que el Ministerio de Transporte exigirá la reposición de vehículos al cumplir la vida útil, no hay inconveniente, dado que este texto ya estaba antes de incluir la modificación al artículo 6º y por tanto no aplica para las clases excluidas de vida útil (Texto subrayado), lo que causa que a los vehículos de estas clases no se les debe restringir la expedición de la tarjeta de operación en ningún momento.

La Concesión solicita explicar el alcance respecto del servicio público colectivo de pasajeros, dado que pueden corresponder a las modalidades municipal, distrital y metropolitano y MinTransporte (DT Caldas) explica que la modalidad de transporte que se indica en este artículo 6º fue reglamentada en su momento con una vida útil de 20 años y con la modificación se excluyeron de esta modalidad las clases de vehículo ya mencionadas anteriormente.

MinTransporte (Grupo Regulación) explica que la Ley 105 de 1993 fue expedida como consecuencia del cambio de constitución de 1991 y antes de la expedición de esta ley 105, existían unos decretos con los que se establecía todo el régimen de transporte y en estos decretos el transporte se clasificaba de acuerdo a la forma de prestación del servicio y una de estas formas era la contratación colectiva y por eso el término colectivo al que se refiere la Ley 105 no corresponde con la modalidad de transporte colectivo que apareció posteriormente reglamentada con el Decreto 1079 de 2015, de la misma forma aún se mantiene la modalidad de transporte individual, dado que se creo por la forma individual de un solo contrato para utilizar toda la capacidad del vehículo, mientras que en el servicio colectivo existen varios contratos para la prestación de un mismo vehículo.

Adicionalmente MinTransporte (Grupo Regulación) explica que anteriormente las modalidades de transporte especial y turístico estaban aparte por su forma de contratación, por esta razón cuando la Ley 105 se refiere a servicio colectivo se incluyen las modalidades de pasajeros por carretera y colectivo municipal y que por haberse utilizado el mismo nombre de colectivo se genera alguna confusión, pero son realmente diferentes y adicionalmente en la misma Ley 105 al final del este artículo 6º se estableció un régimen de transición para el servicio colectivo y por esta razón para las demás modalidades no les quedó este régimen de transición ni se estableció régimen de reposición como si se efectuó para municipal en la misma Ley 105, por lo que en conclusión lo indicado en este artículo 6º como servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto, cubre la modalidad de transporte de pasajeros por carretera y mixto de radio de acción nacional más colectivo municipal que posean vehículos camperos y chivas (Bus escalera), pero esta última clase solo debería existir en colectivo municipal, dado que en pasajeros por carretera y mixto de radio de acción nacional, no deberían existir.



Acta No. 3394

Mesa de trabajo – Vida útil camperos para expedición T.O.

MinTransporte (Grupo Regulación) aclara que en cuanto al concepto o término de “Sector rural”, no cree viable que el RUNT lo pueda validar, dado que este término está relacionado con las rutas asignadas que tienen los vehículos, por lo que la exclusión de camperos y chivas se debe aplicar para todos sin intentar determinar el sector rural.

La Concesión aclara que existe una tabla de parametrización para validar la vida útil de los vehículos con base en la modalidad y la clase de vehículo que incluso se utiliza en los trámites de traslado y radicación de cuenta, en donde no se valida la vida útil para mixto cuyo desarrollo fue implementado hace varios años, pero para la expedición de T.O. no se incluyó esta validación con base en esta paramétrica, sin embargo, habría que adicionar la carrocería de tipo “Escalera” para poder diferenciar los BUSES que corresponden al concepto de Chivas, sin embargo, MinTransporte (Grupo Regulación) reitera que en pasajeros por carretera no deben existir vehículos tipo chiva, por lo que solo deben estar en transporte mixto y aclara que para ,transporte especial, los camperos no aplican para la exclusión, no obstante, la Concesión indica que también se debe incluir el transporte urbano y municipal aunque a la fecha no se hayan migrado al RUNT y además también hay que considerar los cambios de modalidad de transporte especial a mixto para camperos, lo que causará que estando estos vehículos dentro de transporte especial tendrán vida útil, pero si pasan a mixto, dejarán de tener vida útil y MinTransporte (Grupo Regulación) afirma que así es, por lo que un campero se tendrá que regir para la vida útil dependiendo de la modalidad en donde se encuentre.

Adicionalmente, MinTransporte (Grupo Regulación) explica que pueden haber casos de buses convertidos a bus escalera o chiva y que se encuentren inmersos dentro de la modalidad de transporte especial, por lo que estos deben regirse por la normatividad de especial y por tanto tendrá vida útil de 20 años, independientemente de que por desconocimiento, a estos se les esté otorgando todavía tarjeta de operación, cuando no debería ser así, además MinTransporte indica que MinComercio les facilitó un listado de chivas a nivel país en el que incluso existen camiones adaptados para tal fin, pero que se encuentran en transporte mixto y reitera que para la clase CAMPERO, se deben tener en cuenta tanto para transporte mixto como para pasajeros por carretera y las chivas solo para mixto, tanto de radio de acción nacional como municipal.

MinTransporte (Grupo Coordinación RUNT) pregunta cómo sería el ajuste y en cuanto tiempo se podría tener y la Concesión manifiesta que lo analizaran internamente para determinar el impacto, sin embargo, se puede implementar un proceso manual por medio de la mesa de ayuda

4 Riesgos

No se establecieron riesgos

COMPROMISOS

Registro	Descripción	Responsable	Fecha

FIRMAS

Nombre: Didier Fernando Bonilla
Cargo: Contratista Grupo Coordinación RUNT
Ministerio de Transporte

Nombre: Giovanna Karina Galvis
Cargo: Gerente de Proyecto
Concesión RUNT

Nombre: Miguel Antonio Roa
Cargo: Profesional Diseño y Desarrollo Web
Interventoría REDCOM Ltda.