



Lineamientos para el Programa de Renovación del Parque Automotor de Carga

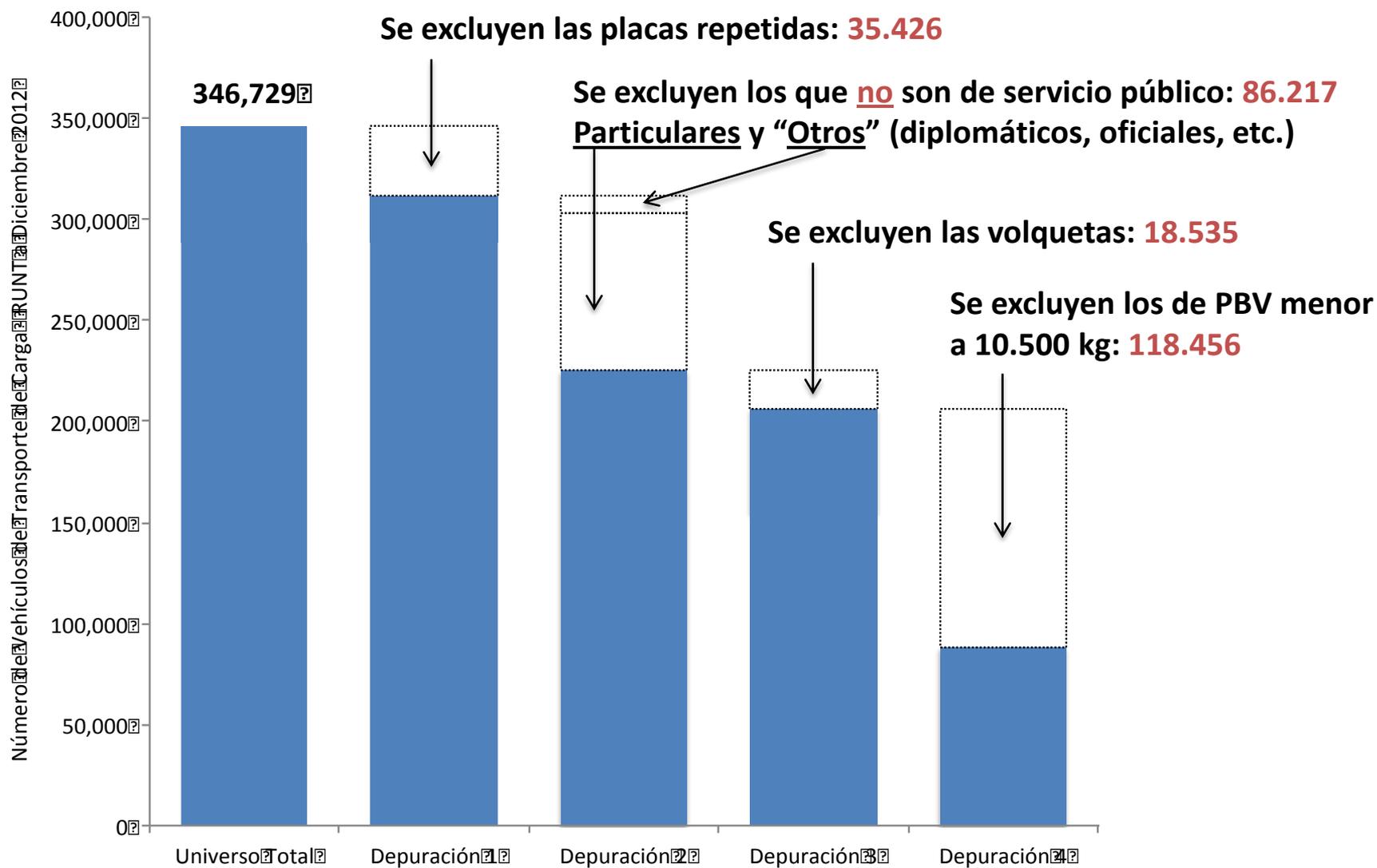
Mayo de 2013

Bases del programa

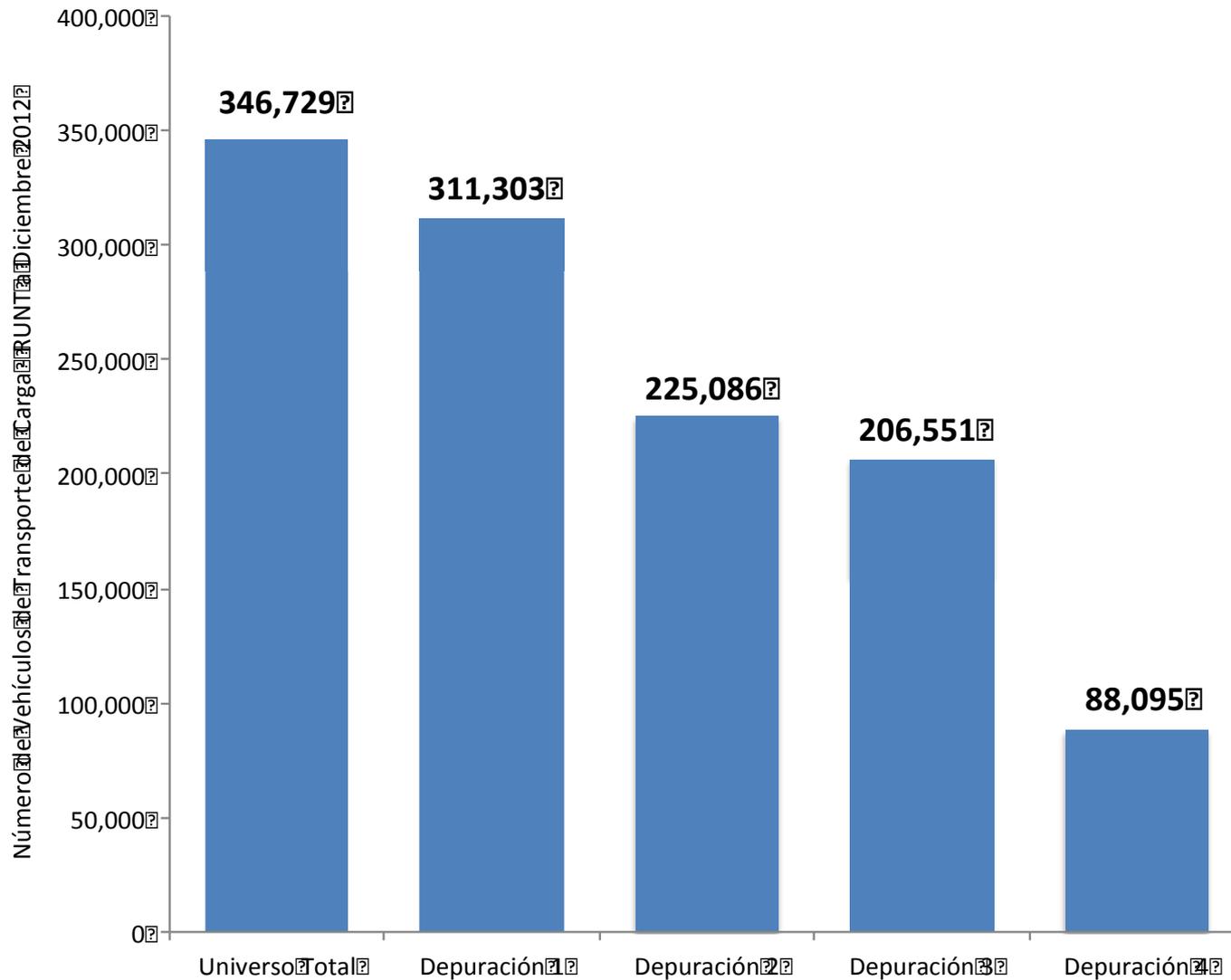
- Objetivo: reducir las externalidades negativas
 - Contaminación
 - Accidentalidad
 - Congestión
- Mecanismos
 - Estímulo a la renovación (no es un reconocimiento económico al capital)
 - Incentivo a la formalización del sector
 - Monitoreo del mercado y difusión de información
- Implementación en dos etapas
 - Corto plazo
 - Largo plazo
 - Libre entrada al mercado
 - Vida útil máxima normativa
 - Mecanismo sostenible para la renovación (ahorro programado, incentivo fiscal asociado con el recorrido, financiación)

**¿CUÁL ES LA VERDADERA OFERTA DE
TRANSPORTE PÚBLICO DE CARGA EN EL
PAÍS?**

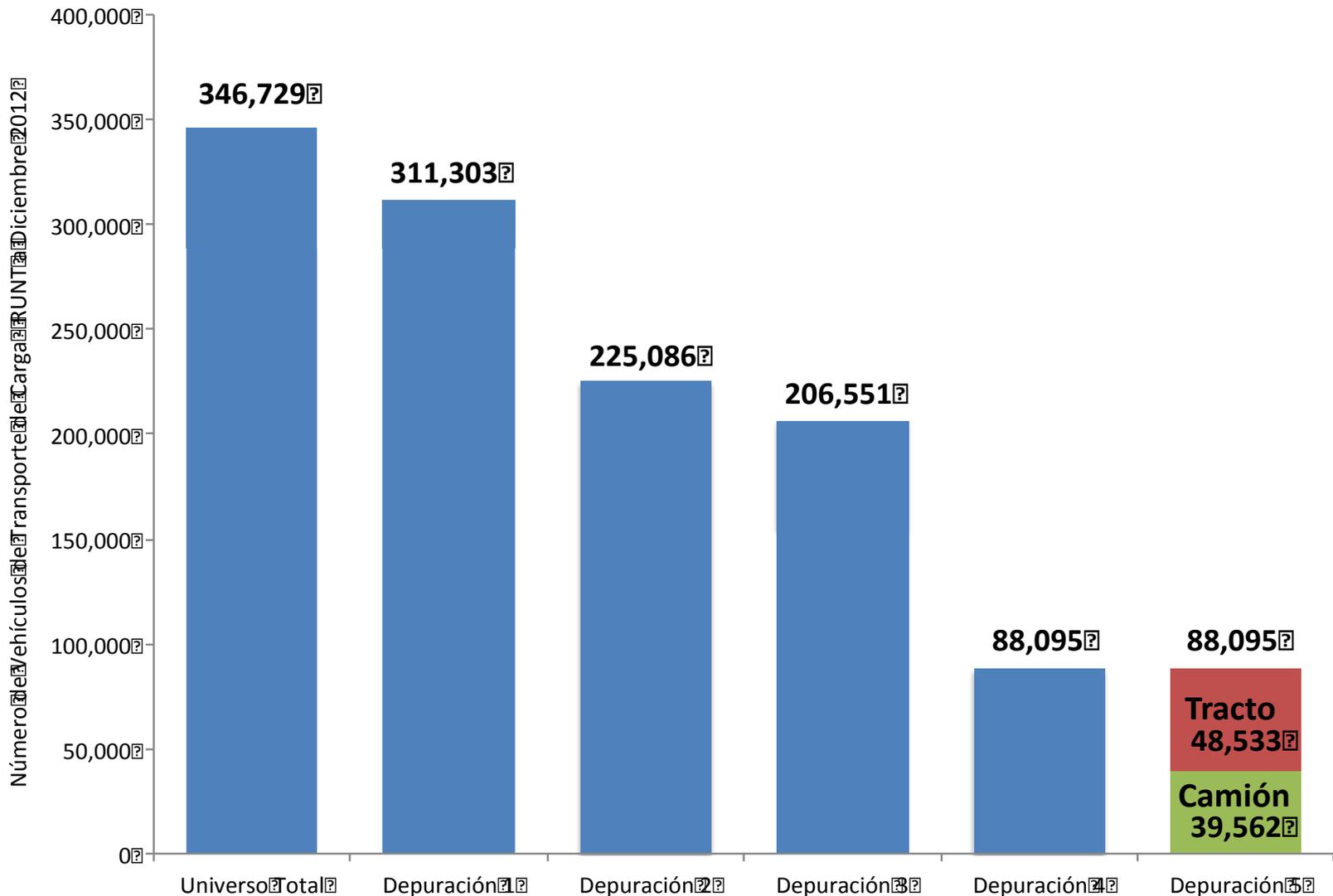
Es necesario depurar el universo del RUNT



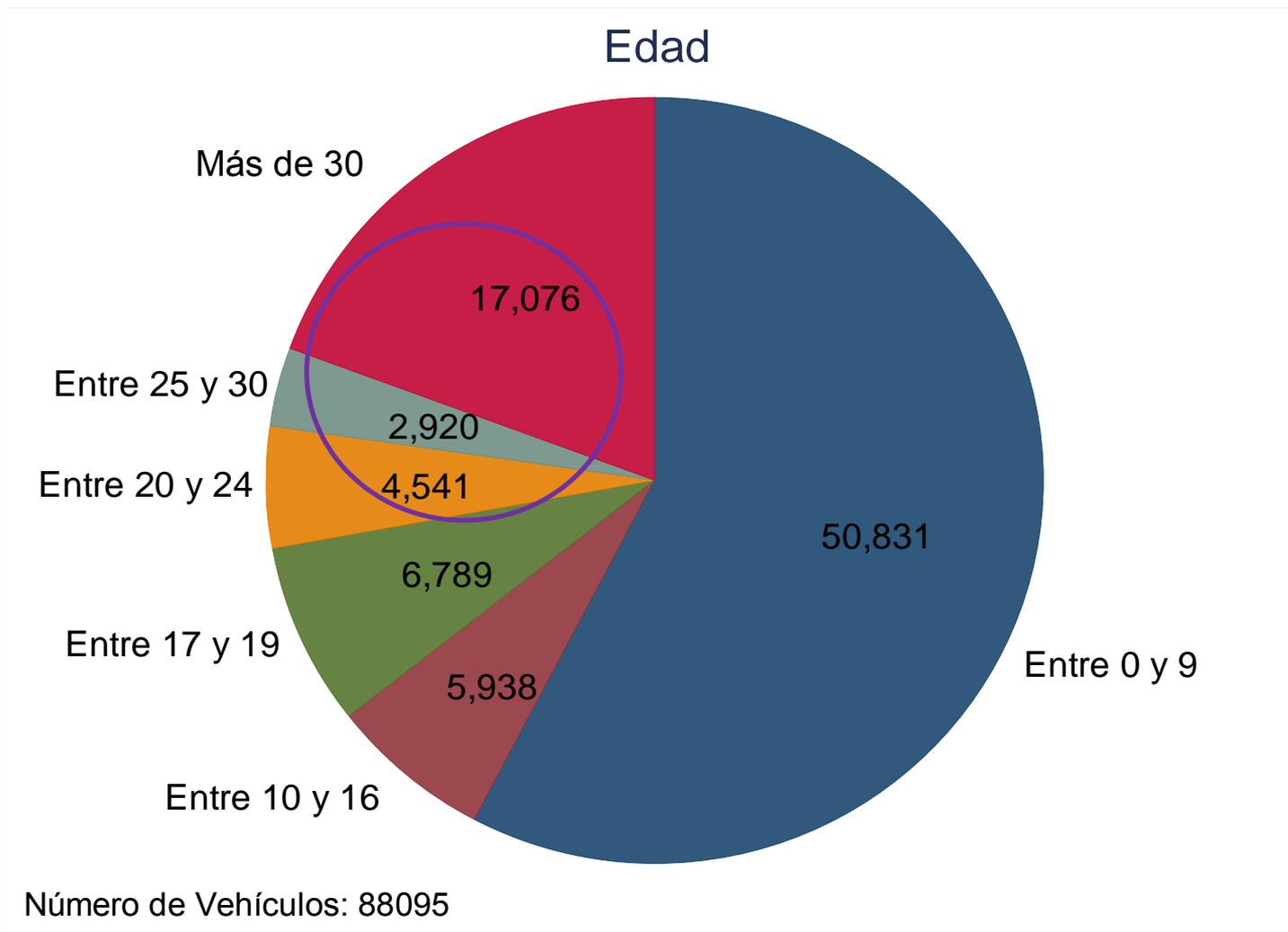
De 346,729 vehículos iniciales, el universo se reduce a 88,095



Universo final: 48,533 tractocamiones y 39,562 camiones



Con corte a dic de 2012 en el RUNT, hoy hay 24,537 vehículos con antigüedad superior a 20 años



MECANISMO PRESUPUESTAL

Estrategia Fiscal – Corto Plazo

- No requiere hacer uso del Fondo de Reposición, el cual no ha sido creado no obstante fue autorizado por la ley del Plan Nacional de Desarrollo
- Debe acomodarse en el espacio fiscal del Ministerio de Transporte para este año y los siguientes
- El espacio fiscal del MT en 2013 se incrementará en virtud de la ley de adiciones y traslados que será presentada al Congreso antes de terminar abril y que se espera se apruebe a finales de mayo

Recursos disponibles

- 2013: \$ 30 mil millones (actual) + \$ 85 mil millones (ley de adiciones y traslados)
- 2014: \$ 300 mil millones
- 2015: \$ 300 mil millones
- 2016: \$ 300 mil millones
- La fuente de estos recursos es y será el Presupuesto General de la Nación

Obligación y pago

- El Ministerio de Transporte va a modificar la resolución que regla el procedimiento de chatarrización
- La obligación de los recursos del PGN se dará una vez se certifique la desintegración del vehículo
- El pago de los recursos se hará posteriormente, una vez se certifique la cancelación de la matrícula
- Es importante aclarar qué permisos especiales deben activarse en el SIIF para que este cambio quede debidamente habilitado en el sistema

Giro de los recursos

- Una vez se certifique la desintegración, el Tesoro Nacional girará los recursos a una fiducia
- Allí permanecerán por un número corto de días, suficientes para que se certifique la cancelación de la matrícula del vehículo
- Si, transcurrido ese lapso, no se ha producido esta certificación, los recursos regresarán al Tesoro
- Contra la certificación, la fiducia girará los recursos al concesionario

Encargo fiduciario

- Con el fin de acelerar el proceso, es conveniente que el Ministerio de Transporte suscriba un convenio interadministrativo con una fiduciaria pública (Fiduprevisora preferiblemente, por tamaño)
- La celebración de este convenio debe estar amparada en una autorización legal explícita, la cual debe ser incluida en el proyecto de ley de adiciones y traslados
- Mientras el proyecto de ley surte su trámite en el Congreso, el Ministerio de Transporte puede iniciar la estructuración del convenio con Fiduprevisora (o Fiducoldex)

Compra de camiones nuevos

- Si el propietario que desintegró el vehículo decide adquirir uno nuevo o si la desintegración abre el espacio, en el marco del 1:1, para que se pueda adquirir un nuevo vehículo, el programa debe complementarse con un componente de crédito
- Bancoldex sería la entidad que estructure una línea especial de crédito, que sólo beneficie a propietarios de ciertas condiciones socioeconómicas
- La metodología para identificar beneficiarios debe estructurarse con ayuda del DNP y el DPS

Compra de camiones nuevos (II)

- En la medida en que Bancoldex es una entidad de segundo piso, las discusiones con los bancos comerciales para sumarlos a la estrategia puede comenzar desde ya
- El reconocimiento económico a la desintegración constituye una pieza clave en el financiamiento de la compra de nuevos vehículos para propietarios que quieran reponer

Estrategia Fiscal 2014-2016

- El procedimiento para movilizar los recursos del Presupuesto debería ser esencialmente el mismo (obligación contra desintegración y pago contra la cancelación de la matrícula del vehículo)
- La credibilidad del programa, que depende esencialmente de la seguridad del flujo de recursos fiscales a futuro, podría asegurarse mediante un documento CONPES que declare su importancia estratégica

Importancia estratégica

- La declaración de importancia estratégica permite expedir vigencias futuras más allá de agosto de 2014
- De esta forma, se priorizan los recursos mencionados al comienzo dentro del espacio fiscal del Ministerio de Transporte para 2015 y 2016, en el marco de la política definida en el CONPES

Aspectos adicionales

- Una vez termine el 1:1, el incentivo de los concesionarios a participar en el proceso de desintegración desaparece, a menos que se remunere adecuadamente su involucramiento
- Debe estudiarse la viabilidad de que uno de los usos del reconocimiento económico con cargo al Presupuesto sea el de remunerar esta actividad
- En ese sentido, también podría licitarse la participación de los concesionarios, con esta remuneración como la variable a asignación
- Podría pensarse en la posibilidad de licitar el “paquete” fiduciarias + concesionarios

PROGRAMA DE CORTO PLAZO

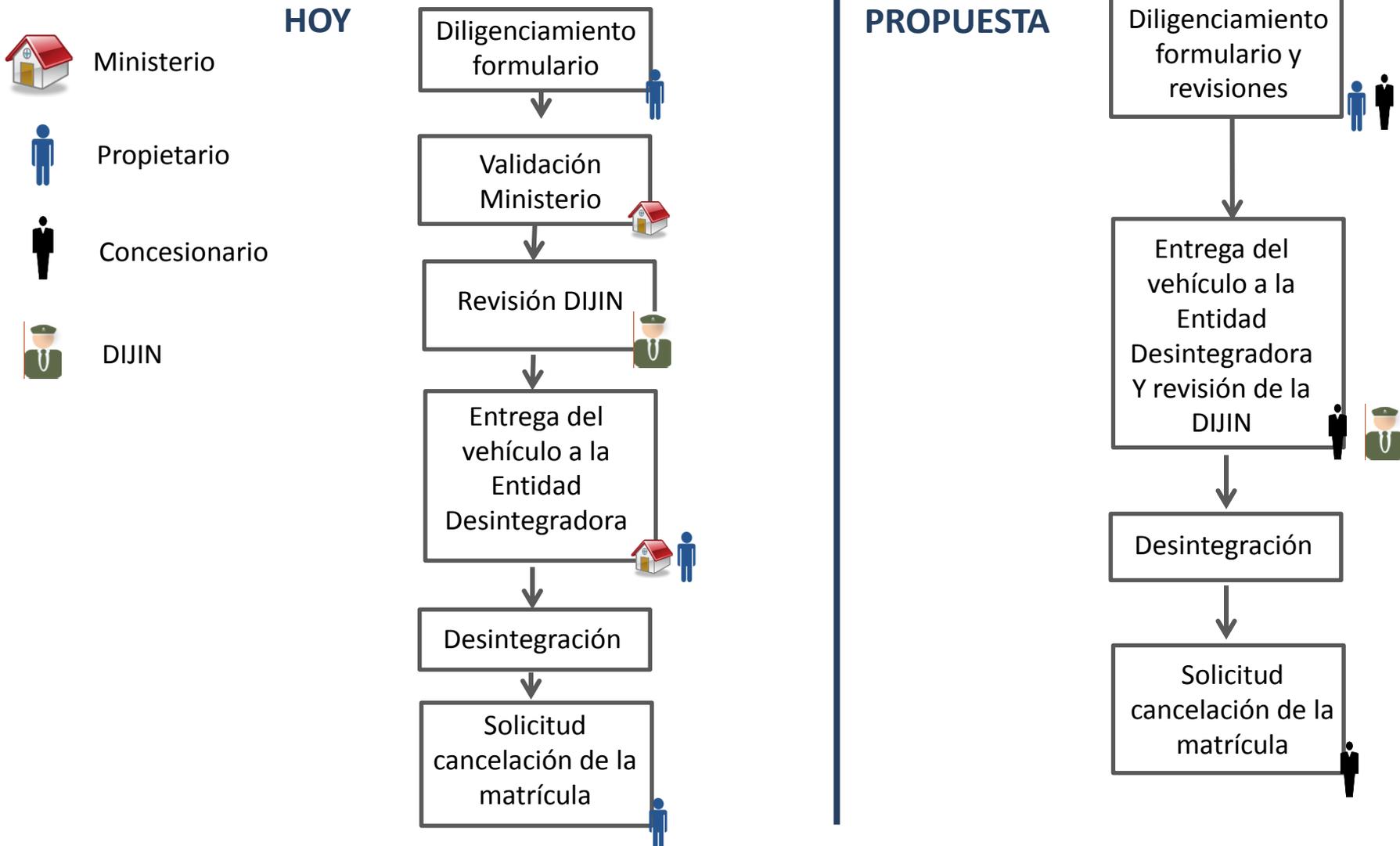
Principios generales

- Recursos del presupuesto para incentivar la renovación
- Esquema de gestión ágil para la adjudicación de incentivos
- Se mantiene 1:1
- Incentivo igual a los que renuevan y a los que salen del mercado
- Elimina la póliza
- Abarca toda la flota que actualmente puede acceder al programa
- Esquema decreciente del monto del incentivo en el tiempo
- La política se concentra en el procedimiento para aquellos vehículos que ya son elegibles. No se incluyen los mecanismos para formalizar a los que no lo son.

Simplificación

- Reducir el número de procesos para renovar el parque.
 - Actualmente hay 6 procesos que incluye reposición por hurto, destrucción y póliza
 - Propuesta 2 procesos: uno para vehículos de transporte público; otro para privados (mismo proceso pero sin estímulo para renovar).
- Simplificar proceso a partir de:
 - Mayor uso del portal web del RUNT
 - Mayor participación de los concesionarios en el proceso
 - Supresión de actividades operativas con las que el Ministerio de Transporte participa en el proceso.

Simplificación



HOY

Reconocimiento económico

Monto diferencial:

Configuración	Sale del mercado	Renovación
	COL MM	
C2>10.500	35	17,5
2S, C3, C4	50	25
3S	70	35

Pago diferencial genera un valor especulativo a la 'chatarra'.

- El monto no cambia en el tiempo.
- El Ministerio de Transporte paga el reconocimiento así:
 - Directamente al propietario si sale del mercado
 - Al concesionario, para la renovación

PROPUESTA

Incentivo a la renovación

Mismo estímulo a:

- Salida del mercado
- Renovación

El monto se reduce en el tiempo e incentiva la pronta desintegración *para Tractocamiones y Camiones*

- \$ 70 millones y \$50 millones (año 1)
- \$ 55 millones y \$40 millones (año 2)
- \$ 45 millones y \$30 millones (año 3)
- \$ 20 millones y \$20 millones (año 4)

El incentivo se canaliza a través del concesionario. Lo entrega la fiducia.

Destinar recursos a auditorias aleatorias al proceso como garantía de transparencia:

- Validación con RUNT
- Documentos soporte de procesos
- Seguimiento a transacciones específicas

CRONOGRAMA

CRONOGRAMA (de adelante hacia atrás)

- CONPES aprobado: semana del 10 al 14 de junio
- Pre-CONPES: semana del 3 al 7 de junio
- Versión final del documento: 31 de mayo
- Revisión semanal de avances del documento: 10, 17 y 24 de mayo

VIDA ÚTIL E IMPACTO INICIAL

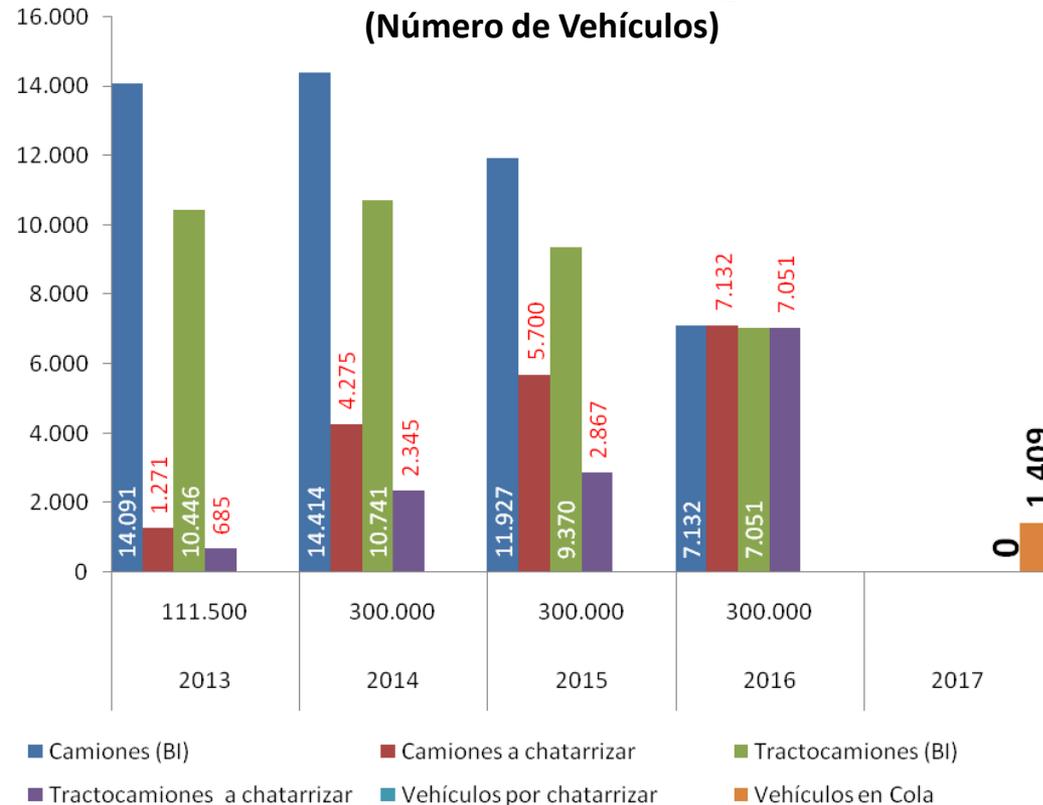
(CÁLCULO INICIAL)

La vida útil se puede definir a través de diferentes métodos

1. Maximizar los recursos fiscales con el objetivo de renovar la mayor cantidad de vehículos de transporte de carga
2. Criterios Técnicos: Metodología Highway Development and Management ([HDM-4](#), Banco Mundial)

Con el “billón” de pesos y un estímulo descendente en el tiempo, es posible renovar todo los vehículos, que a 2016, tengan una edad superior a 20 años

**Simulación Financiera del Programa
(Número de Vehículos)**



- Esta simulación financiera supone un diseño de estímulo que va cayendo en el tiempo

Variables (millones de pesos)	2013	2014	2015	2016
Presupuesto	111,500	300,000	300,000	300,000
Estímulo Camión	50	40	30	20
Estímulo Tractocamión	70	55	45	20

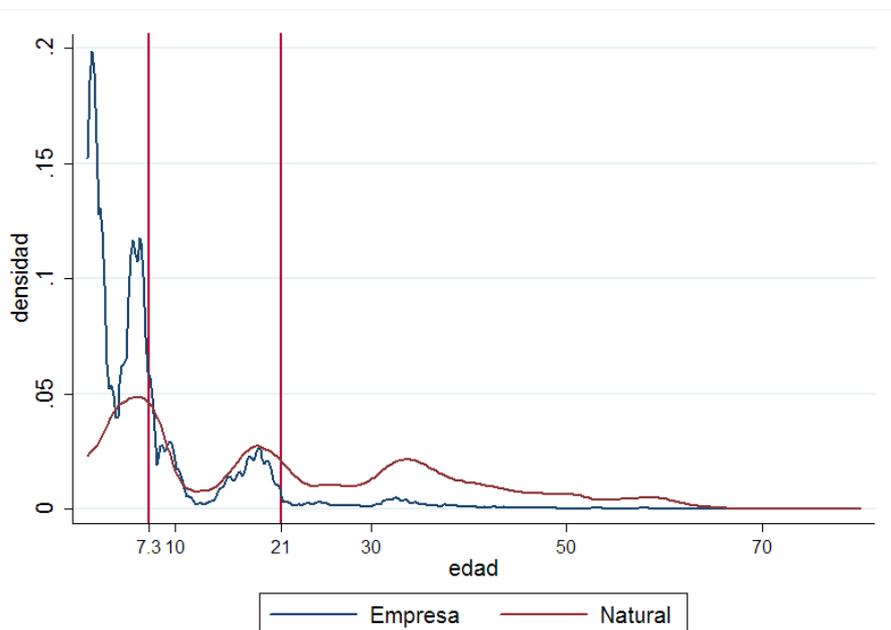
- Al final del 2016, se habrían chatarrizado todos los vehículos con una edad igual o superior a 20 años en ese momento
- En 4 años, se renovarían 31,326 vehículos, es decir, el **35.5%** del parque automotor actual

Nota: BI-beneficiarios iniciales del programa al comenzar cada año – incluye la camada de vehículos que en cada año pasan a tener 20 años. Vehículos en cola son los beneficiarios en 2017. Se supone una chatarrización del 100% de los posibles vehículos a chatarrizar cada año.

Con criterios técnicos, la edad óptima de reposición se ubica entre 8 y 15 años dependiendo del tipo de camión y terreno

La edad óptima de reposición desde un punto de vista técnico estimada a partir de modelaciones con HDM-4 es:

Tipo de Vehículo \ Terreno	Montañoso	Ondulado	Plano
C3 y C4	10 años	11 años	15 años
C5 y más	8 años	9 años	12 años



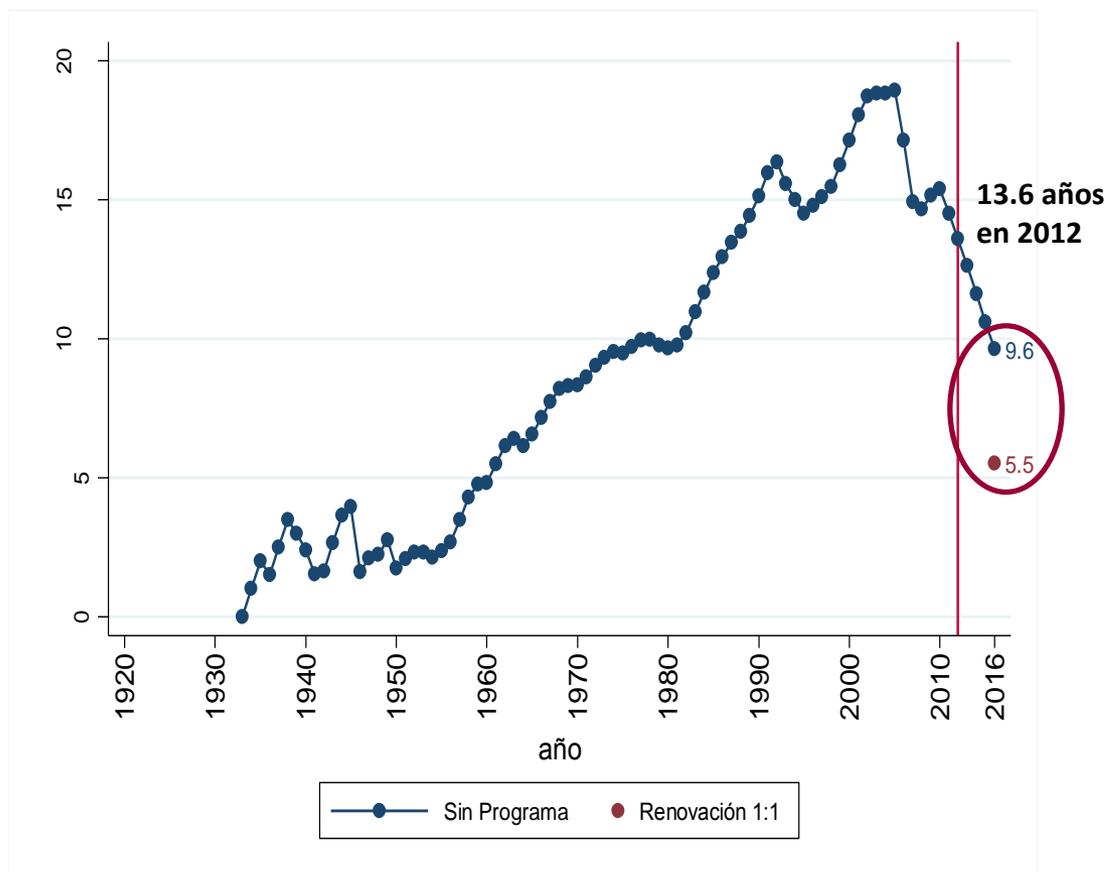
La edad promedio de los vehículos que son propiedad de las empresas es 7.3 años.

Nuestra Recomendación

- Los recursos fiscales no son suficientes para sacar todos los vehículos de más de 15 años
- Recomendamos fijar la vida útil (o el requisito máximo de edad para prestar el servicio público de transporte de carga) en **20 años**
- Una recomendación del CONPES podría ser revisar la vida útil en el 2020 con el fin de que el criterio técnico sea el que prime para determinar la vida útil (o el requisito máximo de edad para prestar el servicio público de transporte de carga)

Con el programa, la edad promedio del parque automotor de transporte de carga caería a 5.5 años

Edad Promedio del Parque Automotor por año



- Escenario sin programa (sin salida de vehículos):
 - Supone que el crecimiento promedio anual del parque de los últimos 5 años se mantiene entre 2013 y 2016
 - En 2016, el parque tendría una edad promedio de 9.6 años
- En 2016 y suponiendo una vida útil de 20 años, la edad promedio del parque sería **4.1 años menor** con el programa que en el escenario sin programa

Nota: En este gráfico se presenta la edad promedio de los vehículos que cumplen las condiciones para ser potenciales beneficiarios del programa: PBV>10,500kg, servicio público, excluye volquetas.

Además, el país se ahorraría un total de USD 379 millones en emisiones y combustible

La renovación del parque que en 2016 cumpliría más de 20 años, genera un ahorro anual de **USD 379 millones** por reducción de emisiones de CO2 y de consumo de combustible

	Costo emisión	Consumo combustible	Total
	USD millones		
Tractocamiones	55,64	163,78	219,42
Camiones	40,10	119,50	159,60
Total	95,74	283,38	379,02