

706

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIÓN No. 004497 DE 2011

(28 OCT 2011

"Por la cual se adopta el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera, se determina el procedimiento de intervención del Valor a Pagar y se dictan otras disposiciones"

EI MINISTRO DE TRANSPORTE

En ejercicio de sus facultades legales, en especial de las conferidas por el numeral 3 del artículo 59 de la ley 489 de 1998, el numeral 2.4 del artículo 2 y los numerales 6.3 y 6.18 del artículo 6 del Decreto 087 del 2011 y los artículos 3, 4 y 5 del Decreto 2092 del 2011, y

CONSIDERANDO

Que el Decreto 2092 de 2011 fijó la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

Que en virtud de lo consagrado por el artículo 3 del Decreto ibídem, las relaciones económicas entre el generador de la carga y la empresa de transporte público, y de ésta con los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos, serán pactadas por las partes, teniendo en cuenta las condiciones del mercado.

Que el artículo 4 del citado decreto establece que para monitorear el comportamiento del Valor a Pagar, el Ministerio de Transporte adoptará un sistema de información de costos de referencia y definirá el esquema de monitoreo de los valores del Valor a Pagar, así como los niveles de Costos Eficientes de Operación, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia.

Que en virtud de lo previsto por el artículo 5 del mismo decreto, el Ministerio de Transporte establecerá la metodología conforme a la cual se observará el mercado y se calificará de sistemático el comportamiento del Valor a Pagar promedio.

Que se hace necesario adoptar el Sistema de Información para la Regulación del Transporte de Carga por Carretera, definir el esquema de monitoreo y el procedimiento para la intervención del Valor a Pagar.

W6
2011

28 OCT 2011

“Por la cual se adopta el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera, se determina el procedimiento de intervención del Valor a Pagar y se dictan otras disposiciones”

RESUELVE

Título I

OBJETO, CAMPO DE APLICACIÓN Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1.- OBJETO Y CAMPO DE APLICACIÓN. La presente resolución tiene por objeto adoptar el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera-SIRTCC y determinar el procedimiento para adoptar medidas de intervención del Valor a Pagar.

ARTÍCULO 2.- Para los efectos aquí previstos, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

COSTOS EFICIENTES DE OPERACIÓN (CE): De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 del Decreto 2092 de 2011, son los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que calcula el Ministerio de Transporte, considerando los parámetros de operación más eficientes que se observen en una ruta origen-destino.

COSTOS DE REFERENCIA: (CR) Son los costos de operación de referencia que calcula el sistema de información y consulta que ha dispuesto el Ministerio de Transporte y que sirve de apoyo a las partes para determinar los parámetros de negociación económica.

VALOR A PAGAR: De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1 del Decreto 2092 de 2011, es el valor que pacta la empresa de transporte con el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, en virtud de sus relaciones económicas por la movilización de las mercancías.

RUTA ORIGEN-DESTINO: Es el recorrido efectuado por el vehículo de transporte de carga desde el municipio de cargue hasta el municipio de descargue, en un solo sentido.

RUTA PAR ORIGEN-DESTINO: Es el recorrido efectuado por el vehículo de transporte de carga, desde el lugar de cargue hasta el lugar de descargue, de ida y regreso.

VIAJE REDONDO: Es el recorrido que hace un mismo vehículo entre un origen y destino, de ida y regreso, en un lapso máximo de 8 días, contados a partir de la finalización del viaje de ida.

TIPO DE OPERACIÓN: Es el tipo de movilización de carga, en contenedores o carga general.

28 OCT 2011

"Por la cual se adopta el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera, se determina el procedimiento de intervención del Valor a Pagar y se dictan otras disposiciones"

Título II
SISTEMA DE INFORMACIÓN PARA LA REGULACIÓN DEL
TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

ARTÍCULO 3.- SISTEMA DE INFORMACIÓN. Adóptese el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera -SIRTCC-, como una herramienta tecnológica para monitorear y comparar el Valor a Pagar reportado en el manifiesto electrónico de carga, contra los Costos Eficientes de Operación calculados para cada Ruta Origen-Destino.

ARTÍCULO 4.- OBJETIVOS. El SIRTCC tiene los siguientes objetivos:

- 1.- Monitorear los términos y condiciones en que los actores del sector pactan sus relaciones económicas.
- 2.- Calcular el Valor a Pagar promedio por Ruta Origen-Destino.
- 3.- Calcular los Costos Eficientes de Operación por Ruta Origen-Destino.
- 4.- Calcular los Costos de Referencia por Ruta Origen-Destino.
- 5.- Identificar los casos en los que el Valor a Pagar promedio esté por debajo del nivel de Costos Eficientes de Operación, en una determinada Ruta Origen-Destino.

ARTÍCULO 5.- FUENTES DE INFORMACIÓN. La herramienta adoptada será actualizada periódicamente, a partir de la información proveniente del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), el Instituto Nacional de Concesiones (INCO) y las demás fuentes de información que reporten el comportamiento de cualquiera de las variables que conforman la estructura de costos para la operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

La información, insumos y parámetros del SIRTCC serán actualizados por el Ministerio de Transporte, en la medida en que se produzcan actualizaciones en las fuentes de información.

Título III
DE LA INTERVENCIÓN

ARTÍCULO 6.- INTERVENCIÓN DEL VALOR A PAGAR. El Ministerio de Transporte intervendrá una Ruta Origen-Destino por Tipo de Operación, estableciendo el Valor a Pagar mínimo que deberán pactar las empresas de

28 OCT 2011

"Por la cual se adopta el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera, se determina el procedimiento de intervención del Valor a Pagar y se dictan otras disposiciones"

transporte y los propietarios, poseedores o tenedores que operen en la ruta intervenida, siempre y cuando se presenten las siguientes condiciones:

1.-Que el Valor a Pagar promedio calculado para una Ruta Origen-Destino determinada, por Tipo de Operación, sea menor que los Costos Eficientes de Operación calculados para esa misma ruta, según el Tipo de Operación, y

2.- Que la suma del Valor a Pagar promedio en la Ruta Par Origen-Destino determinada en el numeral anterior, por Tipo de Operación, sea menor que la suma de los Costos Eficientes de operación calculados para dicha Ruta Par Origen-Destino, según el Tipo de Operación. Lo anterior, siempre y cuando los Viajes Redondos en dicha ruta par representen, por Tipo de Operación, un porcentaje igual o superior al 35% del total de los viajes.

PARÁGRAFO PRIMERO.- El cálculo del Valor a Pagar promedio en cada Ruta Origen-Destino se realizará por tonelada y para los Tipos de Operación contenedores y carga general, trimestralmente a partir de la información que las empresas de transporte reporten al Ministerio de Transporte en los doce meses anteriores al momento del análisis.

PARÁGRAFO SEGUNDO.- Las condiciones aquí señaladas estarán sujetas a los ajustes que provengan del análisis de la información y de los estudios que se realicen sobre cada una de ellas. El Ministerio de Transporte podrá abstenerse de fijar el Valor a Pagar mínimo en una determinada Ruta Origen-Destino, cuando se presenten situaciones económicas verificables que no hagan aconsejable su adopción.

ARTÍCULO 7.- PROCEDIMIENTO. Para los efectos previstos en el artículo anterior, se expedirá el acto administrativo en el que se determine el Valor a Pagar mínimo que las empresas de transporte deberán reconocer a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos por la prestación del servicio público de transporte de carga en la ruta origen-destino por tipo de operación objeto de intervención.

Título IV DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 8.- TÉRMINO DE INTERVENCIÓN. La medida de intervención se impondrá por doce (12) meses, al cabo de los cuales se volverá a permitir la libre negociación del Valor a Pagar en la Ruta Origen-Destino objeto de la intervención.

ARTÍCULO 9.- OBLIGACIÓN DE REPORTAR INFORMACIÓN. La imposición de la medida de intervención no exime a la empresa de transporte de su

26
114 - 28

“Por la cual se adopta el Sistema de Información para la Regulación del Transporte Público de Carga por Carretera, se determina el procedimiento de intervención del Valor a Pagar y se dictan otras disposiciones”

obligación de reportar, a través del manifiesto electrónico de carga, las condiciones pactadas por cada movilización de carga.

ARTÍCULO 10.- MONITOREO. El Ministerio de Transporte monitoreará, durante el año siguiente a la entrada en vigencia de la presente resolución, el comportamiento del Valor a Pagar para el Tipo de Operación carga general, en las rutas cuyo origen y destino incluyen las ciudades de Barranquilla, Bogotá, Buenaventura, Cali, Cartagena, Medellín y Santa Marta.

Transcurrido el primer año, y de manera progresiva, se incluirá el Tipo de Operación en contenedores y las Rutas Origen-Destino que hicieren falta para que el SIRTCC comprenda la observación de, por lo menos, el 80% de la carga movilizada en el país, y que se reporta a través del manifiesto de carga.

ARTÍCULO 11.- INTERVENCIÓN. Transcurrido el primer año de monitoreo contado a partir de la entrada en vigencia de esta resolución, se podrá intervenir el Valor a Pagar en las Rutas Origen-Destino por Tipo de Operación siempre que se presenten las condiciones establecidas en el artículo 6 de ésta disposición.

ARTÍCULO 12.- TRANSITORIEDAD. Hasta tanto el SIRTCC capture la información necesaria para cumplir con los objetivos señalados en esta disposición, el Ministerio de Transporte podrá utilizar otras herramientas de información y análisis tales como encuestas o registros de operación de carga.

ARTÍCULO 13.- VIGENCIA. La presente resolución rige a partir de su publicación y deroga las normas que le sean contrarias, especialmente las Resoluciones 3175 de 2008 y 4733 de 2009.

Publíquese y cúmplase.

28 OCT 2011

Dada en Bogotá, D. C.,

GERMAN CARDONA GUTIERREZ
Ministro de Transporte

Proyecto: NCH Néelson Chaparro, Melba Castañeda, Claudia Bohorquez, Oficina de Regulación Económica
Revisó: Felipe Targa Rodríguez Viceministro de Transporte, Daniel Pardo Barajas Director de Transporte y Tránsito, Salwa María Manotas Asesora Jurídica,
Lina María Huari, Coordinadora Grupo Transporte Oficina Jurídica, Nazly Jänne Delgado Villamil Jefe Oficina Jurídica.
S.H.