

Entidad originadora:	<i>Ministerio de Transporte</i>
Fecha (dd/mm/aa):	<i>25/03/2025</i>
Proyecto de Decreto:	<i>Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.</i>

1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

En primer lugar, el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”, dispuso que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

A su turno, el literal c) del numeral 1 del artículo 3 de la citada ley dispone que el principio de acceso al transporte implica, entre otros, que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

En línea con lo anterior, los numerales 2 y 6 del referido artículo prescriben que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Así mismo, que el transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades, y que el Gobierno nacional regulará su funcionamiento, definirá los lineamientos para que este se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia y podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio. Igualmente, estableció que no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito. Por su parte, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, establece que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

De esta manera, el artículo 5 de la referida Ley 336 de 1996 dispone que el servicio de transporte prestado por las empresas de transporte es un servicio público esencial bajo la regulación del Estado que implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios.

De otro lado, los artículos 29 y 30 de la Ley 336 de 1996, señalan que, el Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, se encarga de formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la directa, entrada o libre fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte, para lo cual se deberá elaborar los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las mismas.

En virtud de lo anterior, en consonancia con la idea de expedir actos administrativos que sistematizaran la normativa de cada sector, el Gobierno Nacional expidió el Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se

expide el Único Reglamentario del Sector Transporte”, el cual reglamenta, entre otras, la modalidad de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, incluyendo las condiciones de habilitación de las empresas de esta modalidad para la prestación de un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores del transporte.

Es de anotar que, el artículo 2.2.1.7.1. del precitado decreto, reglamenta la habilitación de las empresas de Transporte Público Terrestre Automotor de Carga y la prestación de servicios por parte de estas, bajo criterios de eficiencia, seguridad, oportunidad y economía, y garantizando de esa manera el cumplimiento de los principios rectores del transporte, como el de la libre competencia y el de la iniciativa privada, a las cuales solamente se aplicarán las restricciones establecidas por la ley y los Convenios Internacionales.

Así mismo, el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto 1079 de 2015, establece que el servicio público de transporte terrestre automotor de carga, “es aquel destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cosas de un lugar a otro, en vehículos automotores de servicio público a cambio de una remuneración o precio, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada en esta modalidad”.

La Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 de del Decreto 1079 de 2015, establece los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos.

En desarrollo de lo anterior, el Decreto 1120 de 2019 “*Por el cual se modifican unos artículos de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte*”, establece la posibilidad de realizar el ingreso de vehículos nuevos para el transporte de carga, con peso bruto vehicular superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500), a través de reposición de otro vehículo o pagando un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir IVA, destinado a la financiación del Programa de modernización del parque automotor de carga.

En el Decreto anteriormente citado, se exceptúan del pago señalado, las siguientes tipologías vehiculares: “i. Volqueta, ii. Mezcladoras (mixer), iii. Compactadores o recolectores de residuos sólidos, iv. Blindados para el transporte de valores, v. Grúas aéreas y de sostenimiento de redes, vi. Equipos de succión limpieza alcantarillas, vii. Equipos irrigadores de agua y de asfaltos, viii. Equipos de lavado y succión, ix. Equipos de saneamiento ambiental, x. Carro taller, xi. Equipos de riego, xii. Equipos de minería, xiii. Equipos de bomberos, xiv. Equipos especiales del sector petrolero, xv. Equipos autobombas de concreto”.

A su turno, las Secciones 5 y 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 “*Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.*”, fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, esto es, entre el generador de la carga, la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

El artículo 2.2.1.7.6.1 del citado decreto, señala que el sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte será el parámetro de referencia para establecer 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 vehículos del servicio de transporte de carga.

El artículo 2.2.1.7.6.3. del referido decreto establece que, el Ministerio de Transporte deberá reglamentar el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, así como la manera de obtener

los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia a incorporar en el sistema de información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga - SICE-TAC.

El artículo 2.2.1.7.6.12 del Decreto Ibidem, establece que, corresponde al Ministerio de Transporte realizar todas las acciones necesarias para involucrar a las instancias públicas y privadas relacionadas con el transporte terrestre automotor de carga, en el control y evaluación de la ejecución de las medidas adoptadas en el Capítulo relacionado con el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

Así mismo, artículo 2.4.5.3 del Decreto 1079 de 2015 define que, el Ministerio de Transporte es la instancia encargada de articular los actores públicos y privados en la gestión de las acciones relacionadas con el flujo de carga que sean requeridas en un corredor logístico de importancia estratégica y el monitoreo y seguimiento de las mismas.

De otro lado, el artículo 33 de Ley 2169 de 2021 *“Por medio de la cual se impulsa el desarrollo bajo en carbono del país mediante el establecimiento de metas y medidas mínimas en materia de carbono neutralidad y resiliencia climática y se dictan otras disposiciones”* establece *“las metas y medidas mínimas para alcanzar la carbono neutralidad, la resiliencia climática y el desarrollo bajo en carbono en el país en el corto, mediano y largo plazo, en el marco de los compromisos internacionales asumidos por la República de Colombia sobre la materia.”* y dispone la creación del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, el cual tiene como propósito inicial *“articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos, orientados a la reducción de la contaminación ambiental, el ascenso tecnológico de los Sistemas de Transporte indicados en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996 y los vehículos de transporte de carga, con peso bruto vehicular igual o inferior a 10.5 toneladas y volquetas.”*

Sumado a lo anterior, mediante la Ley 2294 de 2023, se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 *“Colombia Potencia Mundial de la Vida”*, el cual tiene como objetivo sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida, entre otros, a partir del cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el conocimiento y en armonía con la naturaleza.

En las bases del Plan Nacional de Desarrollo, las cuales hacen parte integral de la Ley 2294 de 2023 citada, dentro de los catalizadores para la materialización de la mencionada transformación, se encuentra el referente a la *“Transición energética justa, segura, confiable y eficiente”*, el cual comprende dentro de sus estrategias el *“Ascenso tecnológico del sector transporte y promoción de la movilidad activa”*, *“con el fin de promover la eficiencia energética y la descarbonización del sector, avanzando de manera progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones en todos los segmentos, medios y modos.”*

Vale precisar que, para la consolidación de la estrategia citada, se determinó que resulta necesario el fortalecimiento del marco normativo e incentivos para la descarbonización del sector transporte, para lo cual, entre otros, se revisará, implementará y operativizará el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico creado a través del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, con el fin de ampliar su alcance a vehículos e infraestructura para el abastecimiento energético del transporte público, y así mismo integrarlo con otros fondos de similar naturaleza para otros modos y modalidades.

De acuerdo con lo anterior, el mencionado artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 fue modificado por el artículo 253 de la referida Ley 2294 de 2023, con lo cual, se ajustó el propósito y esquema del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, en los siguientes términos:

“Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico. Créese el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil

celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado.

En línea con lo anterior, el Decreto 1266 de 2024 estableció que el objeto del Fondo será “recibir y administrar los recursos que lo conforman, de manera que permitan articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte relacionados con el ascenso tecnológico, la modernización y la transición energética, según corresponda, en los distintos modos y modalidades de transporte, de acuerdo con las fuentes generales o específicas de financiación que se establezcan para las subcuentas creadas legalmente o por el Gobierno nacional”.

La ley 2294 de 2023, estableció que el Fondo tendrá las siguientes fuentes generales de financiación: i) aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título. Los recursos de las diferentes fuentes de financiación serán distribuidos entre las subcuentas específicas que se creen para su administración de acuerdo con el reglamento que el Ministerio establezca para el Fondo cuenta.

El Gobierno Nacional, con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia bajas y preferiblemente cero emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. Cada subcuenta que se cree deberá considerar las respectivas fuentes de financiación.

El artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, dispone las fuentes generales de financiación, así como las fuentes específicas, según aplique, que financiarán cada una de las subcuentas del fondo creadas por la ley. En esa misma línea, señala que los recursos y sus rendimientos financieros administrados por cada subcuenta del fondo se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energética del respectivo modo o modalidad de transporte, sin que sea posible transferir recursos entre las diferentes subcuentas ni cambiar su destinación.

Igualmente, la norma referida establece que “el Gobierno nacional con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados al ascenso tecnológico hacia bajas y preferiblemente cero emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento” y de igual forma indica que, “cada subcuenta que se cree, deberá considerar las respectivas fuentes de financiación.”

En complemento a lo anterior, el Decreto 1266 de 2024 “*Por el cual se adicionan el artículo 1.1.2.3. al Título 2 de la Parte 1 del Libro 1, el Título 9 a la Parte 2 del Libro 2 y se modifica el inciso segundo del artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, en lo relacionado con el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico - FOPAT y se dictan otras disposiciones*” reglamentó el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico -FOPAT-, estableciendo su funcionamiento, conformación, fuentes de financiación, y demás mecanismos generales para el ingreso, administración y ejecución de los recursos que lo componen.

Para el desarrollo de lo anteriormente señalado, el artículo 2.2.9.2.1. del precitado Decreto establece que, “*El FOPAT será un patrimonio autónomo que se constituirá en virtud de un contrato de fiducia mercantil celebrado entre el Ministerio de Transporte y la sociedad fiduciaria que este seleccione de conformidad con las normas legales. De acuerdo con lo señalado en el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado*

por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, el régimen de contratación y administración de los recursos del FOPAT se regirá por el derecho privado o por las reglas de organismos multilaterales, según fuere el caso, siempre con plena observancia de las normas legales de contratación y los principios de la función administrativa, igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad, transparencia y publicidad.”

El artículo 2.2.9.2.3 del referido Decreto, establece las fuentes generales de financiación para el cumplimiento del objeto del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico -FOPAT- y de sus diferentes subcuentas específicas, indicando lo siguiente: “1. Aportes a cualquier título de la Nación, de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo, 2. Aportes a cualquier título de las entidades territoriales, 3. Recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable, 4. Donaciones, 5. Los demás recursos, que obtenga o que se le asignen a cualquier título”, y establece en su párrafo que, “Los recursos provenientes de las fuentes de financiación consagradas en la presente disposición, así como los recursos de las subcuentas específicas, ingresarán directamente a estas subcuentas o a la cuenta transversal del FOPAT cuando no tengan destinación específica, de acuerdo con los lineamientos y mecanismos que al respecto disponga el Ministerio de Transporte. Los aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo ingresarán al patrimonio de acuerdo con las normas presupuestales aplicables”

El artículo 2.2.9.3.1. del Decreto 1266 de 2024, en relación con las subcuentas específicas del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico - FOPAT- definió, “que estarán conformadas por las subcuentas específicas señaladas a continuación: 1. Subcuenta Específica Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación. 2. Subcuenta Específica Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional. 3. Subcuenta Específica Modernización de transporte de carga pesada. 4. Subcuenta Específica Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi.”

Es importante señalar que, el 6 de septiembre de 2024, el Ministerio de Transporte, en conjunto con la Superintendencia de Transporte y los Ministerios de Hacienda y Crédito Público, Trabajo, Minas y Energía y del Interior, pactaron unos compromisos con las bases del transporte de carga y pasajeros, entre los cuales, se destacan los siguientes:

*(...)“5. El Ministerio de Transporte se compromete a garantizar la inclusión de todos los actores en las discusiones referentes al SICE-TAC, que hoy se discuten en la instancia del observatorio de carga.”
(...)*

“7. El Ministerio de Transporte se compromete a revisar la regulación actual del Registro de Carga – RNDC y el SICE-TAC, para implementar mejoras en dichos sistemas, (...) así como “Revisar y modificar la política de reposición vehicular, para garantizar la reposición uno a uno, incluyendo volquetas y vehículos de carga de dos ejes rígidos” (...).

En virtud de los compromisos del señalado acuerdo, durante los meses de septiembre y octubre del 2024 se efectuaron mesas de trabajo con representantes de las agremiaciones y actores del sector de transporte de carga del país, y como resultado de los análisis realizados por el Ministerio de Transporte frente a las inquietudes y dificultades manifestadas por el gremio transportador, se consideró necesario modificar, adicionar y derogar algunas artículos del Decreto 1079 de 2015, buscando establecer una regulación de condiciones homogéneas tanto para el transporte de carga pesada como el de liviana, en lo relacionado con el registro de vehículos nuevos para el servicio de transporte de carga, así como el Programa de Modernización del Parque automotor. Lo anterior, con el fin de racionalizar la oferta del servicio, propender

por su calidad, seguridad y eficiencia, evitar inequidades en el mercado y hacer coherente dicha normativa con las disposiciones consagradas en el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023.

En línea con los citados antecedentes normativos y de acuerdo a los compromisos con las bases del transporte de carga, las razones de oportunidad y conveniencia que justifican la expedición del decreto, se soportan en lo siguiente:

1. En cuanto a la modificación del artículo 2.2.1.7.4. del Decreto 1079 de 2015, en lo que tiene que ver con la inclusión de conceptos que inciden como costos de la operación y modificación de otros, es de anotar, que estos se efectuaron con el propósito de hacer más rigurosos los costos de la operación de transporte, así como para limitar y hacer más claras las relaciones económicas que se generan con la operación de transporte entre los diferentes actores de la misma, en concordancia con lo ya establecido en las Secciones 5 y 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.”, que fija la política tarifaria y los criterios que regulan las relaciones económicas entre los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.
2. Respecto de la adición de 3 párrafos al artículo 2.2.1.7.1.2 del Decreto 1079 de 2015, es preciso señalar que La Superintendencia viene analizando información que remite el INVIAS, básculas (Concesiones, INVIAS, Puertos) RNDC, RUNT a través de correos electrónicos, en ese sentido se requiere establecer la facultad del Ministerio para determinar la forma como se debe remitir la información. Adicionalmente se debe crear la obligación de cumplir con los mismos reportes en la forma como determine el Ministerio, a los demás actores de la cadena logística de carga, por ejemplo los generadores de carga, la infraestructura logística especializada etc. De este modo, definir el mecanismo de interoperabilidad garantiza la seguridad en la recolección y transferencia del dato.

Esta información es valiosa para decisiones de política pública y vigilancia (cumpliendo con el compromiso de fortalecer los mecanismos de vigilancia de la Superintendencia), por ejemplo, tiempos logísticos y condiciones de operaciones, como por ejemplo portar documentos obligatorios o cumplir la ruta que declararon en el manifiesto.

Vale precisar, que en la actualidad la Superintendencia recibe un reporte cuando una estación de pesaje queda sin servicio. Establecer que la Superintendencia implemente un mecanismo que permita detectar el momento en que las básculas presenten fallas, tiene como objeto dar tranquilidad a los transportadores en cuanto a que no serán sancionados si pasan por una estación de pesaje que está fuera de servicio.

3. En relación con la modificación de los requisitos de habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga artículo 2.2.1.7.2.3 del Decreto 1079 de 2025, es preciso señalar que se crean requisitos para que propietarios o arrendatarios financieros de vehículos puedan constituir empresas pero en todo caso exigiendo el cumplimiento de los requisitos y condiciones establecidas en el artículo 10 de la Ley 336 de 1996, en el sentido que la empresa de transporte constituida como unidad de explotación económica permanente cuente con los equipos, instalaciones y órganos de administración adecuados para efectuar el traslado de un lugar a otro de o cosas.

Así mismo, se busca el cumplimiento de lo establecido en el artículo 12 de la ley citada en el párrafo anterior, que señala que las empresas de transporte, para efectos de las condiciones sobre organización, deberán tener en cuenta, entre otros aspectos, la estructura establecida para la dirección y administración de la empresa, los sistemas de selección del recurso humano y la disponibilidad de las instalaciones adecuadas para su funcionamiento.

Así mismo, para efectos de las condiciones de carácter técnico, deberán tener en cuenta, entre otras, la preparación especializada de quienes tengan a su cargo la administración y operación de la empresa, así como los avances técnicos utilizados para la prestación del servicio.

Adicionalmente, para establecer las condiciones de seguridad deberán tener en cuenta, entre otras, la implantación de programas de reposición, revisión y mantenimiento de los equipos, los sistemas de abastecimiento de combustibles y los mecanismos de protección a los pasajeros y a la carga.

En lo relacionado con las condiciones de capacidad financiera y origen de los recursos, deberán tener en cuenta, entre otras, las últimas declaraciones de renta y los estados financieros actuales y anteriores debidamente certificados, confrontando el capital pagado, patrimonio neto y bruto, los análisis financieros requeridos, así como los demás mecanismos establecidos por las disposiciones vigentes para verificar el origen del capital invertido.

Lo establecido en el numeral 8 del artículo 4 del proyecto de decreto constituye el principal cambio que permite a los pequeños transportadores habilitarse como empresa demostrando un capital pagado de 250 SMMLV al empresas que no son conformadas por pequeños transportadores se les continua exigiendo SMMLV, no obstante Tales empresas deberán acreditar el capital pagado o patrimonio líquido equivalente a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) transcurridos cinco (5) años contados desde la habilitación.

El acto administrativo que otorgue la habilitación a las empresas conformadas exclusivamente por propietarios de máximo 3 vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga deberán contener una condición resolutoria que señale que dentro de los cuatro (5) años siguientes a la fecha de su ejecutoria deberá acreditar el capital pagado o patrimonio líquido equivalente a 1.00 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV).

Transcurridos los cinco (5) años señalados en el inciso anterior, sin que se cumpla el requisito para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido equivalentes 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV), la Dirección territorial competente hará efectiva la condición resolutoria.

Lo anterior, en aras de asegurar que las empresas de transporte cuenten con musculo financiero y no se conviertan en empresas que generen tercerización del servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

4. Se modifica el artículo 2.2.1.7.4.5. del Decreto 1079 de 2015, en el sentido de establecer que no se requerirá paz y salvo proveniente de las empresas de transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito, como quiera que el contrato de vinculación suscrito entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo de acuerdo al artículo

2.2.1.7.4.4. del Decreto 1079 de 2025, es de naturaleza privada por tal razón el incumplimiento de su clausulado por alguna de las partes debe ser debatido en otras instancias, en ese sentido no existe sustento técnico como jurídico para exigir paz y salvo expedido por la empresa con el propósito de adelantar los señalados trámites.

A su turno, en el servicio público de transporte terrestre automotor de carga es posible una vinculación transitoria bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga, por tal razón no tiene fundamento la exigencia de expedición de paz y salvo para trámites ante los organismos de tránsito o para cambio de empresa, cuando precisamente el encargo es para una sola operación de transporte bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto.

5. Referente a la modificación del artículo 2.2.1.7.5.1. del Decreto 1079 de 2015, es preciso señalar que el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto 1079 de 2015, establece que el servicio público de transporte terrestre automotor de carga se presta por empresas de transporte debidamente constituidas es decir a través de cámara y comercio y habilitadas por esta Cartera Ministerial cumpliendo con los requisitos establecidos en el artículo 2.2.1.7.2.3 del Decreto 1079 de 2015, los cuales establecen que la empresa de transporte debe contar con una estructura organizacional, financiera, debe tener una relación de equipos, estados financieros, declaración de renta y demostración de capital, es decir debe contar con un musculo financiero que soporte todo lo que implica la operación de transporte, por tal razón y en aras de armonizar el articulado del proyecto se establece que el manifiesto de carga debe ser expedido por la empresa de transporte a través del RNDC.
6. Respecto a la modificación de los numerales 9, 10 y 11 del artículo 2.2.1.7.5.4 del Decreto 1079 de 2015, relacionados con el contenido del manifiesto de carga, se establece que se debe indicar la fecha en la que se verificará efectivamente el valor a pagar, la cual no podrá sobrepasar los 5 siguientes calendario al recibo de la carga, esta modificación obedece a las diferentes intervenciones de los representantes de las bases de carga, en las mesas de trabajo que se adelantaron con ocasión a los acuerdos del 6 de septiembre de 2024, en donde manifestaban las demoras en el pago, situación que afectaba su economía máxime cuando en desarrollo de la operación de transporte surgían eventualidades las cuales tenían que ser asumidas por estos, razón por la cual se vio la necesidad de establecer un límite de tiempo.
7. En cuanto a la modificación de la normatividad relacionada con las relaciones económicas, lo que se pretende en primer lugar es armonizarla con la inclusión de la definición del SICE – TAC contenida en el artículo 2.2.1.7.4. del Decreto 1079 de 2015, el cual ya no sería un sistema de referencia, sino por el contrario, busca que, en las relaciones económicas pactadas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, con ocasión a la operación de transporte, en ningún caso se efectúen pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación, de acuerdo con la información arrojada a través del SICE-TAC.

Así mismo, se busca realizar una equitativa y justa distribución de los dineros desde quien paga el flete, buscando reducir los plazos en el valor a pagar y generando una mayor protección y satisfacción a quien efectivamente moviliza la carga, con el fin de generar condiciones de equidad, para lograr que quien realmente asume el costo de la operación y la efectúa (propietario, poseedor o tenedor del vehículo) reciba con criterio de oportunidad, el pago por la misma.

Aunado a lo anterior, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1.7.6.3. del Decreto 1079 de 2015, corresponde a esta Cartera Ministerial reglamentar la metodología para la captura de información a través del RNDC, el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, en ese sentido se estableció que el manifiesto de carga debe ser expedido a través de dicho registro.

Es de anotar frente a las relaciones económicas que el artículo 1009 del Código de Comercio, establece claramente que el precio o flete del transporte y demás gastos que ocasione la cosa con motivo de su conducción o hasta el momento de su entrega son de cargo del remitente, en ese sentido la distribución de los dineros desde quien paga el flete, hasta quien realiza la movilización efectiva de la cosa, tiene soporte en las normas de comercio.

8. En cuanto a los tiempos de cargue y descargue es preciso señalar que las condiciones de la operación de transporte de carga serán las indicadas por la empresa de transporte en el manifiesto electrónico de carga, ahora bien, los tiempos de cargue y descargue que excedan de 8 horas de las condiciones indicadas en el referido manifiesto, el responsable (Generador o empresa según el caso) deberá efectuar el pago correspondiente al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, representado en la suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional de espera en vehículo rígido.

Aunado a lo anterior, el conteo de los tiempos de cargue y descargue corresponde a los definidos en la Resolución 20243040057465 de 2024, *“Por la cual se actualiza el Protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), se dictan otras disposiciones...”*

9. Respecto de la modificación de las normas que regulan el registro inicial del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, es preciso señalar, que desde el año 2008, dichas normas se han encaminado a establecer medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, por tal razón para hacer más eficiente la prestación del servicio, se hace necesario que la norma sea aplicable a los vehículos de carga ligera, liviana y pesada modificando el peso desde el cual resulta aplicable a vehículos cuyo peso sea superior a 5 toneladas, para el trámite de registro inicial.
10. Lo anterior, entre otros aspectos, teniendo en cuenta la definición de vehículos clase “camioneta” y “camión” contenida en el documento para la parametrización y el procedimiento para el registro de información al Registro Nacional Automotor del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT adoptado por la Resolución 5443 de 2009, así:

“Camión: Vehículo automotor que por su tamaño y destinación se usa para transportar carga, con peso bruto vehicular del fabricante superior a 5 (cinco) toneladas.

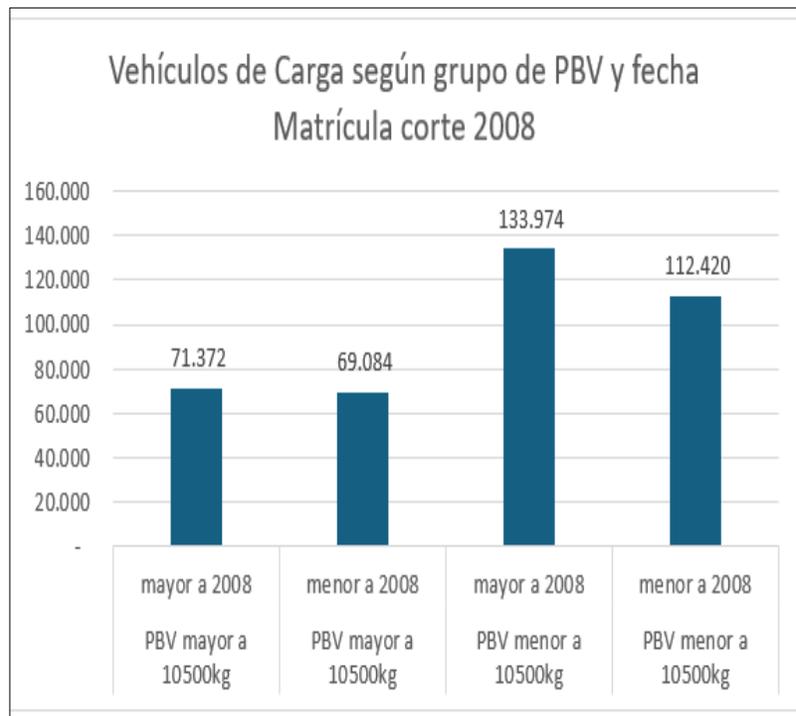
Camioneta. Vehículo automotor destinado al transporte de pasajeros y/o carga con capacidad de no más de nueve (9) pasajeros o hasta 5 (Cinco) toneladas de peso bruto vehicular del fabricante.”

De otro lado, es preciso señalar que el parque automotor que ha crecido de manera desproporcionada para competir con el que es materia de la medida de procedimientos de control para su ingreso, asciende a alrededor de 71.312 camiones, mientras que el no controlado (camiones inferiores a 10.500 kg de peso bruto vehicular máximo e ingresados desde 2008 a la fecha) es de aproximadamente de 133.974.

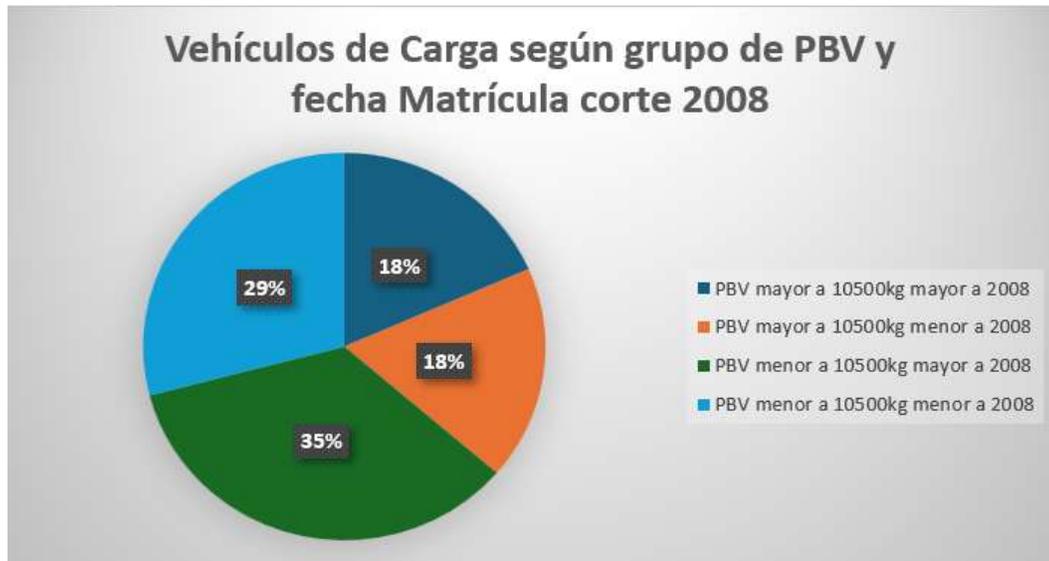
A continuación, se detalla la cantidad de vehículos de carga registrados con un peso mayor y menor a 10.500 kg, tanto desde el año 2008 hasta la fecha como en los años anteriores a 2008. Esta información se basa en los datos proporcionados por el RUNT, actualizados al 30 de septiembre de 2024.

Grupo	Filtro 2008	Cantidad
PBV mayor a 10500kg	mayor a 2008	71.372
PBV mayor a 10500kg	menor a 2008	69.084
PBV menor a 10500kg	mayor a 2008	133.974
PBV menor a 10500kg	menor a 2008	112.420

Fuente: RUNT – Grupo de Reposición Vehicular - Viceministerio de Transporte año 2024.



Fuente RUNT – Grupo de Reposición Vehicular – Viceministerio de Transporte año 2024.

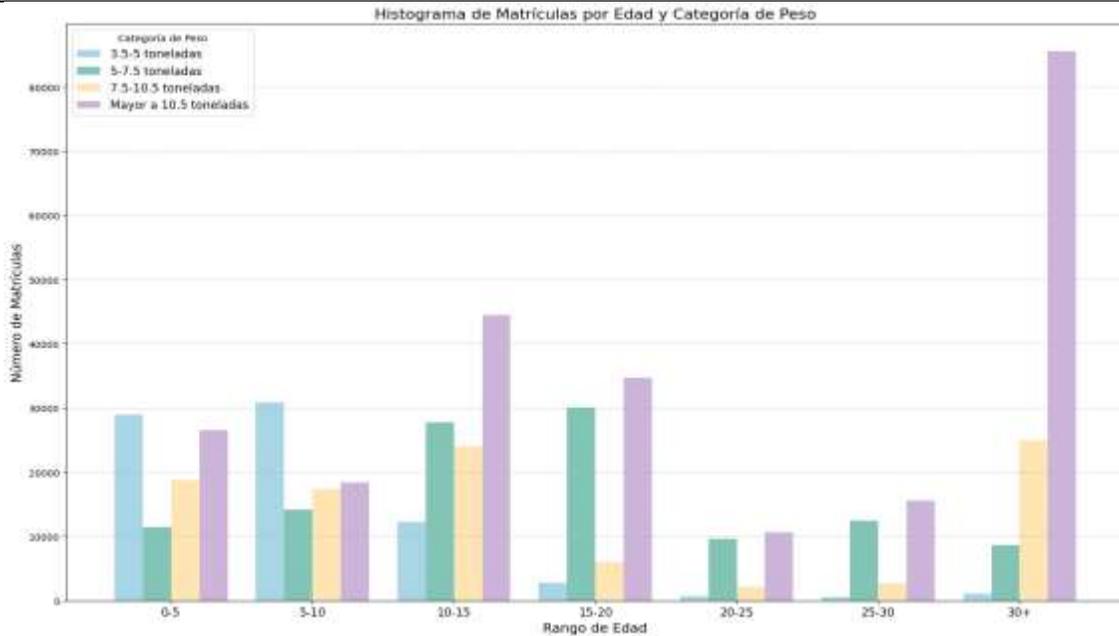


Fuente: RUNT – Grupo de Reposición Vehicular - Viceministerio de Transporte año 2024.

Así mismo, es preciso señalar que para dar cumplimiento a lo establecido en los numerales 2 y 3 del artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, el Ministerio de Transporte realizó un análisis del comportamiento de registro inicial de vehículos de carga, desde el año 2004 para vehículos con peso bruto vehicular superior a 3,5 toneladas, el cual arrojó como resultado que el parque automotor ha tenido un crecimiento constante en los últimos 20 años.

Igualmente, se observó que la salida de vehículos del parque automotor activo, derivado de la cancelación de la matrícula en este mismo periodo es bajo, lo cual tiene obviamente como resultado que el parque automotor se ha incrementado en este periodo.

Adicionalmente, se llevó a cabo un análisis del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga que tenía por objetivo incentivar la desintegración de vehículos de carga cuyo año modelo sea de más de 20 años de antigüedad y apoyar la matrícula de nuevos vehículos. De este análisis, se logró concluir que, si bien la desintegración de vehículos ha incrementado, la proporción de vehículos que ingresan al parque automotor con registro inicial nuevo es mayor, con lo cual el parque automotor se sigue ampliando.



Fuente: presentación análisis reposición vehículos de carga 1.1 y fondo de reposición Oficina de Regulación Económica ORE noviembre 2024.

Algunos datos relevantes muestran que:

- El total del parque automotor asciende a 527.000 vehículos aproximadamente.
- Históricamente se muestra que respecto de la cantidad de vehículos del parque automotor en carga pesada (mayor a 10.5 toneladas), desde el 2019 han ingresado más por concepto de registro inicial nuevo que por concepto de reposición.
- La tasa de reposición promedio para vehículos de carga pesada históricamente ha sido del 1% aproximadamente.



Fuente: presentación análisis reposición vehículos de carga 1.1 y fondo de reposición Oficina de Regulación Económica ORE noviembre 2024.

- Valor acumulado del fondo a 2024 COP \$749.374 millones a corte de noviembre, con base en la información reportada por el Grupo de Reposición.
 - La cantidad de vehículos promedio que entrarían por reposición hasta 2040, reconociendo el 60% del valor económico, asciende a 1.860 vehículos anuales, lo cual equivale a un aumento promedio anual del 1% aproximadamente.
 - Al subir el porcentaje de aporte al FOPAT por registro inicial de vehículos nuevos del 15% al 25%, la cantidad de vehículos promedio que ingresaría sería de 1.399 vehículos anuales, lo cual equivale a una disminución promedio anual del 1% aproximadamente.
 - Lo anterior implica que por concepto de reposición se aumente el número de beneficiarios en un 1% anual, y por concepto de registro inicial nuevo una disminución en la misma proporción anual.
 - El saldo del fondo disminuiría anualmente en un 6,19% promedio aproximado, como se observa en la gráfica, llegando a tener un saldo estimado de COP \$268.442 millones para 2040.
 - El saldo en esta subcuenta depende del reconocimiento económico que se realice en el programa de reposición.
11. De igual manera, en cuanto a los artículos que tratan sobre la disponibilidad y ejecución de recursos del Programa de Modernización de Transporte Automotor de Carga, se modifica para dar cumplimiento a lo establecido artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023.

Sobre lo anterior es importante señalar que entre los años 2005 al 2013 existía la posibilidad de ingreso de vehículos de carga “con póliza”, que garantizaba el compromiso de desintegrar un vehículo de las mismas condiciones del matriculado, cuando no se desintegraba el vehículo, se siniestraba la póliza y la compañía de seguros consignaba el valor asegurado a favor del Tesoro Nacional, que posteriormente los transfería conforme a la asignación presupuestal anual, para pagarle a los transportadores que desintegraban de acuerdo al “programa de promoción y renovación del parque automotor de carga”. En el año 2013, se expide el Conpes 3759 de 2013, que declaró estratégico el “programa de promoción y renovación del parque automotor de carga”.

En el año 2019, por orden del Plan Nacional de Desarrollo se creó el “Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga” y el “Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga”.

Así mismo se estableció que dicho fondo se conformaba por recursos que se percibieran de la normalización y del pago que realizaba la persona que matriculaba un vehículo sin desintegrar y el saldo de los recursos pendientes de ejecutar del “programa de promoción y renovación del parque automotor de carga”, ya que dichos recursos no han sido transferidos en su totalidad al Ministerio de Transporte, y esta cartera los va solicitando conforme se requieran.

Se propone el cambio de la palabra “ejecución”, por la palabra “asignación”, para que el Ministerio de Hacienda entregue los saldos de los recursos, al nuevo fondo creado por el artículo 253 del Plan Nacional Desarrollo de 2023 “Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico” -FOPAT-.

Se eliminan las demás expresiones porque ya están ampliamente reglamentadas en otro artículo referentes al nuevo fondo. (Artículo 2.2.1.7.7.2)

El artículo 2.2.1.7.7.10 del Decreto 1079 de 2015, establece que el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) se efectuará con vehículos con Peso Bruto Vehicular (P.B.V) mayor o superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, ahora bien, en el proyecto de decreto se establece que el registro inicial de vehículos de servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga será para vehículos con peso bruto vehicular superior a cinco mil (5.000) Kilogramos.

Al respecto es preciso aclarar que el RUNIS TAC es un registro que ya existía en el decreto 1079 de 2015, es decir es un registro de conocimiento del RUNT, sin embargo, no ha sido incorporado y puesto en funcionamiento, no obstante, con la inclusión de vehículos livianos se pretende retomar su operación con el soporte tecnológico y operativo del sistema RUNT, además como ya se señaló con el registro de vehículos con peso bruto vehicular superior a cinco mil (5.000) Kilogramos.

2. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

Las disposiciones del presente proyecto de decreto serán aplicables al Ministerio de Transporte, a la Superintendencia de Transporte, a los Organismos de Tránsito, así como a actores estratégicos del sector, tales como: Empresas de Transporte, Vehículos destinados a prestar el servicio público y particular de carga, Propietarios de Vehículos de Carga, Generador de la carga, Remitente de la carga, Destinatario de la carga, Los puertos, Infraestructura Logística Especializada (ILE) y al Registro Único Nacional de Tránsito RUNT.

3. VIABILIDAD JURÍDICA

3.1. Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo

En primer lugar, el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que corresponde al Presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

Específicamente, el artículo 2 de la Ley 105 de 1993, establece que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Sumado a lo anterior, el literal c) del numeral 1 del artículo 3 de la citada ley dispone que el principio de acceso al transporte implica, entre otros, que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda.

Así mismo, los numerales 2 y 6 del referido artículo prescriben que “la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad”. Así mismo, que “el transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades, y que el Gobierno nacional regulará su

funcionamiento”, definirá los lineamientos para que este se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia y podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio.

A su vez, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, establece que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Finalmente, el artículo 5 de la precitada ley, le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Al respecto, debe tenerse en cuenta que la Corte Constitucional, en sentencia C-805 de 2001 señaló que:

“La potestad reglamentaria es “(...) la producción de un acto administrativo que hace real el enunciado abstracto de la ley para encauzarla hacia la operatividad efectiva en el plano de lo real”. Tal facultad se concreta en la expedición de las normas de carácter general que sean necesarias para la cumplida ejecución de la ley. (...)

Toda facultad de regulación que tenga como contenido expedir normas para la cumplida ejecución de las leyes, pertenece, en principio, por atribución constitucional, al Presidente de la República, sin necesidad de que la ley así lo determine en cada caso. Dentro del sistema de fuentes de nuestro ordenamiento jurídico, la potestad reglamentaria tiene un lugar propio. Por virtud de ella el Presidente de la República expide normas de carácter general, subordinadas a la ley y orientadas a permitir su cumplida aplicación. Tales normas revisten, además, una forma especial, y se expiden con la firma del Presidente y el Ministro o Director de Departamento Administrativo del ramo”. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, con este decreto se busca materializar la facultad atribuida constitucionalmente al Presidente de la República para la adecuada función y el cumplimiento de las finalidades que a este le han sido asignadas legalmente, en este caso, con la firma de la Ministra del Transporte, cartera de donde surge la iniciativa.

Así mismo, las leyes 105 de 1993 y Ley 336 de 1996, le otorgan facultad a la Ministra de Transporte para expedir la política requerida para la adecuada prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en condiciones de seguridad, eficacia, eficiencia y evitando inequidades en el mercado.

3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada

El Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, se encuentra vigente, sin que haya sido derogado o declarado inexecutable por la Corte Constitucional.

3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas

El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial, y modifica los artículos 2.2.1.7.3, 2.2.1.7.4, 2.2.1.7.2.3, 2.2.1.7.4.1, 2.2.1.7.4.5, 2.2.1.7.5.1, 2.2.1.7.5.2, los numerales 9, 10 y 11 del artículo 2.2.1.7.5.4, 2.2.1.7.6.2, 2.2.1.7.6.3, 2.2.1.7.6.6, 2.2.1.7.6.9, 2.2.1.7.7.1, 2.2.1.7.7.2, 2.2.1.7.7.3, 2.2.1.7.7.5, 2.2.1.7.7.8, 2.2.1.7.7.9, 2.2.1.7.7.10, 2.2.1.7.7.11. Adiciona el parágrafo 1, 2 y 3 al artículo 2.2.1.7.1.2 y deroga los artículos 2.2.1.7.6.13. y 2.2.1.7.6.14. del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

3.4. Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)

La Sentencia C-408 de 2004, expedida por la Corte Constitucional señala que “La libertad económica y de empresa no son absolutas, como lo enuncia explícitamente la Carta Política, pues se encuentran sujetas a los límites que impone el bien común, así como a las limitaciones de orden legal establecidas por el legislador, con fundamento en los derechos fundamentales y la prevalencia del interés general, en ese sentido se hace necesarios regular las relaciones económicas pactadas por los diferentes actores en la operación del transporte de carga, para que dichas condiciones sean justas y equitativas para las partes.

A su turno, la referida jurisprudencia señala frente a los requisitos legales para la prestación del servicio lo siguiente: “Quien haya cumplido los requisitos que por ministerio de la ley se exigen para la prestación del servicio público de transporte, y en tal virtud haya obtenido la habilitación y permiso correspondiente, puede ejercer libremente su actividad económica dentro de los límites que para el efecto establezcan la Constitución y la ley. Autorizar la prestación del servicio público de transporte sin el cumplimiento de los requisitos legales, no sólo constituiría una inaceptable falencia del Estado en perjuicio de la comunidad, sino que sería avalar la violación del derecho a la igualdad de quienes en cumplimiento de claras normas legales obtienen las habilitaciones y permisos requeridos para la prestación eficiente del servicio público de transporte”. Es por lo anterior que, en aras de permitir que los propietarios o arrendatarios financieros de vehículos puedan constituir empresas, se hace necesario modificar los requisitos de habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, pero en todo caso exigiendo los requisitos y condiciones establecido en el artículo 10 de la Ley 336 de 1996.

3.5. Circunstancias jurídicas adicionales

A través del decreto se pretende mejorar la capacidad de control de la Superintendencia de Transporte, para lo cual, el Ministerio de Transporte reglamentará el mecanismo de interoperabilidad entre las bases de datos sectoriales y los sistemas inteligentes de transporte (ITS), con el fin de garantizar la confiabilidad, trazabilidad y disponibilidad de la información.

Esto permitirá la adopción, implementación y fortalecimiento de los controles en la operación de los servicios de transporte de carga por parte de autoridades de la Superintendencia de Transporte.

Igualmente, el Ministerio de Transporte reglamentará la obligatoriedad de la implementación de sistemas inteligentes de transporte, por parte de los administradores y responsables de infraestructuras públicas y privadas que forman parte del sistema del transporte de carga, tales como:

Puertos, Infraestructura Logística Especializada (ILE), generadores de carga, empresas de transporte de carga, vías férreas y carreteras, y otros actores estratégicos.

Así mismo, con la expedición del presente decreto se pretende que los vehículos de carga se sometan a los sistemas de control de peso en las vías que cuenten con este servicio, así como de los demás equipos de control que se instalen por parte de las autoridades, incluyendo los sistemas inteligentes de transporte (ITS) de pesaje con fines comerciales en el transporte de carga y de comercio exterior, con excepción de aquellos que circulen vacíos previo registro de su recorrido en el RNDC.

Adicionalmente, con el decreto los administradores de las estaciones de pesaje deben prestar el servicio en forma ininterrumpida y solamente podrán suspender su actividad previa autorización de la Agencia Nacional de Infraestructura o el Instituto Nacional de Vías INVIAS.

Vale precisar, que la política de mejoramiento de la capacidad de control de la Superintendencia de Transporte tiene sustento en lo señalado en el artículo 2.2.1.7.1.2. del Decreto 1079 de 2015, que establece que la vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, estará a cargo del referido ente de control.

4. IMPACTO ECONÓMICO

La expedición del Decreto no tendrá impacto económico alguno para las autoridades del Estado en materia de transporte, en la medida en que no tiene por objeto ni como efecto la alteración sustancial de la operación de transporte, que se desarrolla durante la prestación de este servicio público de carga. De esta manera, no se generará erogación económica y todas las actividades previstas en la regulación se seguirán desarrollando en el marco de la estructura administrativa y financiera con la cual funcionan las autoridades competentes en esta materia. Así mismo, ya que uno de los cometidos principales del decreto es lograr el establecimiento de criterios de equidad entre los actores estratégicos particulares del transporte de carga, necesidad que se ha evidenciado en virtud del derecho fundamental a la participación ciudadana, cuyo ejercicio ha permitido a diversos actores del servicio de transporte de carga, exponer situaciones de inequidad que se generan en la relación entre los generadores de carga, las empresas de transporte y el eslabón de la cadena constituido directamente por los transportadores en su condición de propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de carga.

5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL

El presente decreto no requiere disponibilidad presupuestal para su expedición, en tanto no se necesitará erogación económica adicional alguna para las autoridades que tienen competencia en materia de servicio público de transporte de carga, de acuerdo a lo que se ha explicado en el numeral 4.

6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

El decreto genera un impacto medioambiental positivo, teniendo en cuenta que los artículos que tienen que ver con la Modernización del Transporte Terrestre Automotor de Carga, se modifican para dar cumplimiento a lo establecido artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, permitiendo que a través del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico se implementen programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga,

constituyendo un mecanismo esencial para lograr reducir la huella de carbono, advirtiendo que el sector del transporte genera un alto impacto en emisiones de gases de efecto invernadero.

7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO

Frente al sustento técnico señala la oficina de Regulación económica del Ministerio de Transporte lo siguiente:

RELACIONES ECONÓMICAS EN EL TRANSPORTE DE CARGA

De acuerdo con lo establecido en la ley 81 de 1988 el Estado puede ejercer una política de precios en distintos regímenes a saber:

- i) Régimen de control directo, en el cual la entidad fijará mediante resolución el precio máximo, en cualquiera de sus distintos niveles, que los productores y distribuidores podrán cobrar por el bien o servicio en cuestión;
- ii) Régimen de libertad regulada, en el cual la entidad fijará los criterios y la metodología con arreglo a los cuales los productores y distribuidores podrán determinar o modificar, los precios máximos en cualquiera de sus niveles respecto a los bienes y servicios sometidos a este régimen;
- iii) Régimen de libertad vigilada, en el cual los productores y distribuidores podrán determinar libremente los precios de los bienes y servicios en cuestión, bajo la obligación de informar en forma escrita a la respectiva entidad sobre las variaciones y determinaciones de sus precios, de acuerdo con la metodología que la entidad determine.

En ese sentido, dichas intervenciones responden a la necesidad de establecer unas normas mínimas, que le permitan a los usuarios y a los actores que prestan un servicio o distribuyen un bien, contar con las mejores condiciones de mercado y que sin importar las condiciones de oferta de esos bienes o servicios, puedan ser adquiridos por los interesados con unos precios eficientes.

Así mismo, la regulación y los regímenes precitados permiten solucionar problemáticas derivadas de fallas que puedan presentar los mercados en la fijación de los precios y costos en los que se incurre para la producción de bienes y servicios. Dichas fallas, en la literatura económica se resumen en inequidades sociales, contaminación excesiva.

Con dicho contexto presente, durante el año 2011 y como parte de los compromisos asumidos por el Gobierno, se determinó que existiría un régimen de libertad regulada en el transporte de carga, para lo cual desde dicho año se implementó el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICETAC el cual ha funcionado como un sistema de información que permite medir o calcular los Costos Eficientes de operación del transporte en una ruta origen-destino de acuerdo con las características propias de cada viaje. los cuales se constituyen como los costos mínimos para todos los actores de la cadena del servicio público del transporte automotor de carga.

Con base en los costos mínimos informados por el SICETAC, los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga pueden pactar sus relaciones económicas, sin que EN NINGÚN CASO se pueden efectuar pagos por debajo de los Costos publicados en el SICETAC.

Ahora bien, mediante decreto Decreto 2092 de 2011, compilado en el Decreto 1079 de 2015, se regularon las relaciones Económicas en el transporte de carga y en el mismo se estableció que:

“Artículo 3. Modificado por el Decreto 2228 de 2013, artículo 2º. Las relaciones económicas entre el Generador de la Carga y la empresa de transporte público, y de esta con los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, serán establecidas por las partes, sin que en ningún caso se puedan efectuar pagos por debajo de los Costos Eficientes de Operación.

El sistema de información SICE-TAC, del Ministerio de Transporte, será el parámetro de referencia.

El generador de carga y la empresa de transporte, tendrán la obligación de informar al Ministerio de Transporte, a través del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, el Valor a Pagar y el Flete, así como las demás condiciones establecidas entre el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, de conformidad con la metodología y los requerimientos que para tal efecto establezca el Ministerio de Transporte.

El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 3 del Decreto 2092 de 2011, modificado por el artículo 2 del Decreto 2228 de 2013.”

A la fecha dicho sistema registra los siguientes parámetros de operación:

- **Tipologías vehiculares:**

Actualmente el sistema tiene parametrizado las tipologías con PBV superior a 10.5 toneladas, donde se encuentran:

- Camión de dos ejes rígido
- Camión de tres ejes- Dobletroque
- Tractocamión de dos ejes con semirremolque de dos ejes- patineta- 2S2
- Tractocamión de dos ejes con semirremolques de tres ejes- patineta- 2S3
- Tractocamión de tres ejes con semirremolques de dos ejes- 3S2
- Tractocamión de tres ejes con semirremolques de tres ejes- 3S3

- **Tipos de carga:**

Actualmente el sistema tiene parametrizado los siguientes tipos de carga:

- General
- Contenedor
- Refrigerado
- Granel Sólido

- **Tipos de carrocerías:**

Actualmente el sistema tiene parametrizado los siguientes tipos de carrocerías:

- Furgón
- Estacas

- tráiler
- Furgón refrigerado

- **Rutas origen- destino:**

Se tienen parametrizadas actualmente 6.648 rutas con 510 nodos y 771 rutas por vías alternas.

Se observa según la tabla anexa, el porcentaje de las rutas parametrizadas en el SICE-TAC para el período de septiembre de 2024, a las cuales se les ha expedido manifiestos de carga en el RNDC, representa el 37% sobre el total de viajes, de acuerdo con cada tipología de carga señalada:

Configuración	Cantidad de viajes totales	Cantidad de viajes aplica SICETAC	Manifiestos con SICETAC	% Viajes realizados en la configuración	% Representación de Manifiestos con valor SICETAC
3S3	296,248	217,218	150,046	28.13%	69.08%
3S2	58,628	30,261	18,729	5.57%	61.89%
2S3	17,515	14,119	8,734	1.66%	61.86%
2S2	46,464	38,749	31,503	4.41%	81.30%
3	27,254	21,913	11,311	2.59%	51.62%
2	438,542	357,743	86,553	41.65%	24.19%

Fuente propia – Oficina de Regulación Económica Ministerio de Transporte

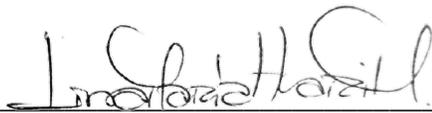
Igualmente, en la precitada tabla se muestra el comportamiento del periodo de enero a agosto de 2024, sobre la participación por cada tipología de vehículos registrada actualmente en el SICE-TAC, de acuerdo con la cantidad de viajes reportada mediante los manifiestos de carga que reportan a través del RNDC. Las tipologías tractocamión de tres ejes-3S3 representa el 28,55% del total de los viajes y la tipología camión de dos ejes representa el 41,82% del total de los viajes.

ANEXOS:

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	N/A
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio	N/A

<i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	N/A
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	N/A

Aprobó:



LINA MARGARITA HUARI MATEUS

Viceministra de Transporte (E)



FRANCISCO JULIO TABORDA OCAMPO

Jefe Oficina Asesora de Jurídica

Ministerio de Transporte

Revisó: Lina María Margarita Huari Mateus – Coordinadora Grupo de Regulación
Luis Alejandro Zambrano Ruiz - Director de Transporte y Tránsito
Mauricio Alejandro Camacho Fonseca - Asesor de la Dirección de Transporte y Tránsito

Proyectó: Magda Paola Suarez Alejo – Abogada Grupo de Regulación
Oscar David Valverde Reyes - Abogado Grupo de Regulación