DECRETO 1266 DE 2024

(octubre 10)

D.O. 52.905, octubre 10 de 2024

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales y, en especial, las previstas en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, modificado por el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, y

CONSIDERANDO:

Que el literal b) del 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, establece que le "corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas".

Que 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.

Que 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 el Gobierno nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el

transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia" y podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio.

Que el artículo 5° de la mencionada Ley 105 de 1993 señala que es "atribución del Ministerio de Transporte, en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito".

Que 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 la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, 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".

Que 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".

Que a través de la Ley 1964 de 2019, por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones se busca "generar esquemas de promoción al uso de vehículos eléctricos y de cero emisiones, con el fin de contribuir a la movilidad sostenible y a la reducción de emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero".

Que la Ley 1972 de 2019, por medio de la cual se establece la protección de los derechos a la salud y al medio ambiente sano estableciendo medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes de fuentes móviles y se dictan otras disposiciones, estableció "medidas tendientes a la reducción de emisiones contaminantes al aire provenientes de fuentes móviles que circulen por el territorio nacional, haciendo énfasis en el material

particulado, con el fin de resguardar la vida, la salud y goce de ambiente sano".

Que la 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".

Que el artículo 12 de la citada Ley 2169 de 2021 dispuso, que:

"(…) El Ministerio de Transporte, en coordinación con las entidades (…) deberá incorporar en los instrumentos sectoriales de planificación existentes y futuros, acciones orientadas a alcanzar las metas país en materia de mitigación, así como a garantizar las condiciones habilitantes para la implementación y avance en la consolidación de las siguientes medidas mínimas:

1. Acciones que permitan acelerar la transición hacia la movilidad eléctrica, diseñando e implementando políticas con el fin de establecer estándares regulatorios y técnicos para la comercialización y operación de vehículos eléctricos de 2, 3 y 4 o más ruedas, así como la promoción de instrumentos financieros que incentiven el ingreso de vehículos eléctricos.

2. Acciones que permitan avanzar hacia la paridad de precios entre las tecnologías de vehículos eléctricos y vehículos convencionales con el fin de incentivar una mayor demanda de vehículos eléctricos en el mercado.

3. Acciones que permitan la concurrencia entre el Gobierno nacional y los entes territoriales para Incentivar (sic) la transición hacia la tecnología eléctrica en los sistemas de transporte público.

4. Desarrollo de instrumentos financieros que generen condiciones habilitantes para la circulación de al menos 600.000 vehículos eléctricos en el país a 2030. Estas acciones se desarrollarán en coordinación con el Ministerio de Minas y Energía, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y el Departamento Nacional de Planeación.

5. Acciones de seguimiento, monitoreo y verificación del programa para la modernización del parque automotor de carga de más de 10.5 toneladas de peso bruto vehicular y más de 20 años de antigüedad, para la renovación de al menos 57.000 vehículos, dentro del periodo de gestión establecido en la NDC (…)".

Que mediante la Ley 2099 de 2021, por medio de la cual se dictan disposiciones para la transición energética, la dinamización del mercado energético, la reactivación económica del país y se dictan otras disposiciones, se busca "modernizar la legislación vigente para la transición energética, la dinamización del mercado energético a través de la utilización, desarrollo y promoción de fuentes no convencionales de energía, la reactivación económica del país y, en general dictar normas para el fortalecimiento de los servicios públicos de energía eléctrica y gas combustible".

Que el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022, por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones Ley Julián Esteban dispone que, "en adición a las fuentes de financiación previstas en el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019 y las demás que se prevean en la normativa vigente, el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga se financiará con un porcentaje del valor de las operaciones de transporte terrestre de carga que se preste como servicio público intermunicipal o nacional, en vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas". Lo anterior, de acuerdo con la tarifa que el Gobierno nacional establezca por cada operación de transporte, bajo las condiciones señaladas en esa disposición.

Que 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.

Que la citada Ley 2294 de 2023 contempló en su artículo 3°, dentro de sus ejes de transformación, el referente a la “Transformación productiva, internacionalización y acción climática”, con fundamento en el cual se busca la diversificación de las actividades productivas, de tal manera que se aproveche el capital natural y se profundice en el uso de energías limpias, que sean intensivas en conocimiento e innovación, que respeten y garanticen los derechos humanos y que aporten a la construcción de la resiliencia ante los choques climáticos. Con fundamento en lo anterior, se espera que la productividad propicie el desarrollo sostenible y la competitividad del país, aumentando la riqueza, al tiempo que se da paso a una economía reindustrializada, con nuevos sectores soportados en las potencialidades territoriales y en armonía con la naturaleza.

Que 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.”

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.

Que, 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.

Que, el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, constituido como un patrimonio autónomo mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte, tiene el propósito de recibir y administrar los recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte, a través de sus cuatro (4) subcuentas principales, específicamente para la materialización de los siguientes objetivos:

(i) La ejecución de planes, programas y proyectos para la generación de estructuras y/o esquemas de financiación orientados a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación para la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de bajas y preferiblemente cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético.

(ii) La implementación de programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas.

(iii) La implementación de programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas y volquetas.

(iv) La implementación de programas para la modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi, con tecnologías de bajas y

preferiblemente cero emisiones.

Que el citado 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.

Que, 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".

Que, particularmente, el mencionado artículo incorpora en el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico una subcuenta de "Modernización de transporte de carga pesada", la cual estará financiada, además de las fuentes generales allí señaladas, entre otros, por los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga, creado mediante la Ley 1955 de 2019, administrados por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y los que hayan sido aportados al Patrimonio Autónomo Fompacarga que estén pendientes de ejecutar.

Que, en relación con lo anterior, mediante el artículo 372 de la Ley 2294 de 2023, se derogó el artículo 307 de la Ley 1955 de 2019, que había creado el Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga.

Que el artículo 1° del Decreto número 87 de 2011, por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias, dispone que el Ministerio de Transporte "tiene como objetivo primordial la formulación y adopción de las políticas, planes, programas, proyectos y regulación económica en materia de transporte, tránsito e infraestructura de los modos de transporte carretero, marítimo, fluvial, férreo y aéreo y la regulación técnica en materia de transporte y tránsito de los modos carretero, marítimo, fluvial y férreo".

Que los numerales 6.5. y 6.6. del artículo 6° ibidem prescriben, respectivamente, que corresponde al Despacho del Ministro de Transporte "establecer las disposiciones que propendan por la integración y el fortalecimiento de los servicios de transporte", así como "los mecanismos y alternativas económicas relativos a la modernización del parque automotor del país".

Que el Título 2 del Libro 1 de la Parte 1 del Decreto número 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, establece los fondos que hacen parte de la estructura del sector transporte; así, en sus artículos 1.1.2.1. y 1.1.2.2., respectivamente, se define el Fondo Nacional para la Reposición y Renovación del Parque Automotor del Servicio Público de Transporte Terrestre de Pasajeros y el Fondo Nacional de Seguridad Vial.

Que el artículo 2.2.1.7.7.2 del precitado decreto, en relación con la Subcuenta Modernización de Transporte de Carga Pesada, tiene como objetivo la implementación de programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas, hace referencia únicamente a la financiación del "Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga", por lo que se considera necesario la inclusión de cualquier programa adicional que se adopte con cargo a dicha subcuenta del FOPAT, por lo que, se hace necesario hacer la modificación del referido artículo.

Que el Gobierno nacional expidió el Decreto número 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 número 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, el cual modificó algunas disposiciones del citado Decreto número 1079 de 2015 en relación con el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, para construir mecanismos orientados a reducir o eliminar las externalidades negativas que impactan el sector, como lo son, las emisiones contaminantes y los elevados costos variables del transporte, asociados con la antigüedad del parque automotor.

Que, particularmente, con las modificaciones efectuadas por el referido Decreto número 1120 de 2019 a los artículos 2.2.1.7.7.2., 2.2.1.7.7.6., 2.2.1.7.7.7, 2.2.1.7.7.9. y 2.2.1.7.7.11. del mencionado Decreto número 1079 de 2015, se reglamentó el "Programa para la Modernización del Parque Automotor de Carga" con el objeto de promover la desintegración y modernización del parque automotor de carga, la reducción de las emisiones contaminantes y la mejora de la calidad del aire, en relación con el cual se señalaron los recursos para su financiación y demás disposiciones para la debida transición con el entonces vigente programa de "Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga" contemplado en el CONPES 3759 de 2013.

Que, de acuerdo con lo anterior, resulta necesario adicionar un artículo al Título 2 de la Parte 1 del Libro 1 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, que defina el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), en los términos señalados en el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, el cual hará parte de los fondos que conforman la estructura del sector transporte.

Que, se estima oportuno adicionar el Título 9 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, con el propósito de reglamentar el FOPAT, de acuerdo con sus subcuentas, recursos de financiación y demás reglas definidas legalmente y, en consecuencia, permitir su operación en beneficio del sector transporte.

Que, en consideración a que los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga Fompacarga constituyen una de las fuentes de financiación de la subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada” del FOPAT, se estima pertinente establecer algunas disposiciones para una adecuada transición que garantice la continuidad de los programas e incentivos generados en favor del servicio de transporte de carga para vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas.

Que, en cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 3° y 8° de la Ley 1437 de 2011, así como en el artículo 2.1.2.1.14. del Decreto número 1081 de 2015, Único Reglamentario Sector Presidencia de la República, el presente decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte entre el 24 de junio y el 8 de julio, y del 2 al 3 de septiembre de 2024, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés, los cuales fueron atendidos en su totalidad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1º. Adiciónese el artículo 1.1.2.3. al Título 2 de la Parte 1 del Libro 1 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, así:

“Artículo 1.1.2.3. Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT). Es un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte, el cual tendrá como objeto 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”.

Artículo 2º. Adiciónese el Título 9 a la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, así:

"TÍTULO 9

FONDO PARA LA PROMOCIÓN DE ASCENSO TECNOLÓGICO (FOPAT)

CAPÍTULO 1

Objeto y ámbito de aplicación

Artículo 2.2.9.1.1. Objeto. El presente Título tiene por objeto reglamentar el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (FOPAT), 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, con el propósito de establecer su funcionamiento, conformación, fuentes de financiación y demás mecanismos generales para el ingreso, administración y ejecución de los recursos que lo componen.

Artículo 2.2.9.1.2. Ámbito de aplicación. Las disposiciones contenidas en el presente Título serán aplicables al Ministerio de Transporte, a todos los aportantes de recursos del FOPAT, sean personas naturales o jurídicas de naturaleza pública, privada o mixta, figuras asociativas o financieras u organismos de cooperación; a los ejecutores de recursos; a los beneficiarios; a la sociedad fiduciaria que suscriba el contrato con el Ministerio de Transporte para la administración y cumplimiento de los propósitos del FOPAT y a los demás actores que se mencionen en este decreto y los que se relacionen con este.

CAPÍTULO 2

Disposiciones Generales

Artículo 2.2.9.2.1. Naturaleza y régimen jurídico del FOPAT. 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.

Artículo 2.2.9.2.2. Objeto del FOPAT. El FOPAT tendrá como objeto 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.

Artículo 2.2.9.2.3. Fuentes generales de financiación. El FOPAT tendrá las siguientes fuentes generales de financiación para el cumplimiento de su objeto y el de sus diferentes subcuentas específicas:

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.

4. Donaciones.

5. Los demás recursos, que obtenga o que se le asignen a cualquier título.

Parágrafo. 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.

Artículo 2.2.9.2.4. Distribución de los recursos. Los recursos de las diferentes fuentes de financiación señaladas en el artículo 2.2.9.2.3. del presente Capítulo serán distribuidos entre las subcuentas específicas creadas por la ley o por el Gobierno nacional para los modos o modalidades de transporte.

Los recursos de las diferentes fuentes de financiación que no estén asignados a una subcuenta específica serán recibidos directamente en una cuenta del patrimonio autónomo denominada "Cuenta Transversal" y, posteriormente, serán distribuidos entre las subcuentas específicas del FOPAT, de acuerdo con los lineamientos y mecanismos que disponga el Ministerio de Transporte.

Artículo 2.2.9.2.5. Gestión de recursos. El Ministerio de Transporte podrá solicitar a la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el giro de los recursos aprobados en el Programa Anual de Caja, cuando se tengan cumplidos los requisitos que hagan exigible el pago con ocasión de la recepción de bienes y/o servicios, o cuando medie acto o negocio jurídico que comprometa recursos del FOPAT para la ejecución de los programas, proyectos o productos para el ascenso tecnológico hacia bajas y cero emisiones en distintas modalidades de transporte, con lo cual se entenderá cumplido el objeto del gasto.

Los recursos provenientes de las diferentes fuentes de financiación del FOPAT se entenderán ejecutados presupuestalmente con su transferencia al patrimonio autónomo, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 36 de la Ley 1955 de 2019, en el artículo 319 de la Ley 2294 de 2023 o en las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan.

Artículo 2.2.9.2.6. Rendimientos financieros. Los recursos y rendimientos financieros generados por estos que se encuentren en el patrimonio autónomo acrecentarán la cuenta transversal o la subcuenta en la que se encuentren o estén asignados, y se destinarán única y exclusivamente a la modernización y transición energética del respectivo modo o modalidad de transporte.

Artículo 2.2.9.2.7. Administración fiduciaria. Los costos y gastos de administración del FOPAT podrán pagarse con cargo a sus recursos. Los demás que puedan surgir y que no estén expresamente establecidos en el presente decreto, serán objeto de reglamentación por el Ministerio de Transporte en los aspectos que . considere necesarios para la debida ejecución del Fondo.

CAPÍTULO 3

Subcuentas específicas del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat)

Artículo 2.2.9.3.1. Subcuentas específicas del FOPAT. El FOPAT estará conformado 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.

Parágrafo. El Gobierno nacional, con cargo a los recursos del fondo que por ley no tengan una destinación específica para alguna de las subcuentas señaladas en el presente artículo, como las fuentes generales, podrá constituir otras subcuentas para otros modos y modalidades de transporte, cuyos recursos serán destinados a los planes, programas y proyectos para el ascenso tecnológico hacia bajas y preferiblemente cero emisiones de los equipos de transporte y su respectiva infraestructura de abastecimiento. En relación con cada subcuenta creada, se establecerán sus correspondientes fuentes de financiación.

Artículo 2.2.9.3.2. Subcuenta Específica Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación. El objeto de esta subcuenta es la generación de estructuras y/o esquemas de financiación que permitan la adquisición de vehículos automotores nuevos con estándares de bajas y preferiblemente cero emisiones, así como a la construcción y el desarrollo de la infraestructura para el abastecimiento energético.

Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el artículo 2.2.9.2.3 del presente Título, así como por todos aquellos recursos que le sean asignados específicamente de acuerdo con la ley o el reglamento y las demás disposiciones que se expidan por las autoridades competentes.

Artículo 2.2.9.3.3. Subcuenta Específica Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional. El objeto de esta subcuenta es la implementación de programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular igual o inferior a 10,5 toneladas y volquetas.

Esta subcuenta, además de las fuentes generales señaladas en el artículo 2.2.9.2.3 del presente Título, tendrá como fuente de financiación los recursos provenientes del pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga con tecnología convencional diésel o gasolina antes de IVA, como requisito para su registro inicial, así como por todos aquellos recursos que le sean asignados específicamente de acuerdo con la ley o el reglamento y las demás disposiciones que se expiran por las autoridades competentes.

Esta subcuenta, además de las fuentes generales señaladas en el artículo 2.2.9.2.3 del presente Título, y todos aquellos recursos que le sean asignados específicamente de acuerdo con la ley o el reglamento y las demás disposiciones que se expidan por las autoridades competentes, tendrá las siguientes fuentes de financiación:

1. Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga creado mediante la Ley 1955 de 2019, administrados por la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

2. Los recursos del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga que hayan sido aportados al patrimonio autónomo Fompacarga que estén pendientes de ejecutar.

3. Los recursos provenientes del pago efectuado por los interesados en el proceso de normalización del registro inicial de vehículos de carga, cuyo aporte se determinará teniendo en cuenta el costo de la caución que se debió constituir en el momento de la matrícula, indexado a la fecha de la normalización.

4. El pago de un porcentaje que defina el Gobierno nacional sobre el valor comercial del vehículo nuevo de carga antes de IVA, como requisito para su registro inicial.

5. Los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte coordinará con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público los mecanismos para la asignación de los recursos señalados en el numeral 1 del presente artículo a la Subcuenta – Modernización de transporte de carga pesada del FOPAT.

Parágrafo 2°. Los recursos sin ejecutar que se encuentren en la cuenta de valor líquido cero del Fondo Nacional de Modernización del Parque Automotor de Carga (Fompacarga) ingresarán directamente a la Subcuenta – Modernización de transporte de carga pesada del FOPAT. El Ministerio de Transporte adelantará las gestiones pertinentes y coordinará con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público los mecanismos de asignación de estos recursos a la subcuenta.

Artículo 2.2.9.3.5. Subcuenta Específica Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi. El objeto de esta subcuenta es la implementación de programas de modernización del parque automotor del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos tipo taxi con tecnologías de bajas y preferiblemente cero emisiones.

Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el artículo 2.2.9.2.3 del presente Título, así como por todos aquellos recursos que le sean asignados específicamente de acuerdo con la ley.

CAPÍTULO 4

Disposiciones Finales

Artículo 2.2.9.4.1. Transición de los recursos del Fompacarga al FOPAT. Una vez se constituya el FOPAT a través de la suscripción por parte del Ministerio de Transporte del contrato de fiducia mercantil con la sociedad fiduciaria seleccionada y se operativice la "Subcuenta Modernización de transporte de carga pesada", los saldos pendientes por

ejecutar del Fompacarga serán transferidos al FOPAT de conformidad con lo establecido en el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte adoptará las medidas necesarias para la transición del Fondo de Modernización del Parque Automotor de Carga Fompacarga al FOPAT reglamentado por el presente Título.

Artículo 2.2.9.4.2. Programa de modernización del parque automotor de carga. El Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga diseñado por el Ministerio de Transporte es el mecanismo para la generación de incentivos económicos y tributarios que promuevan la desintegración y modernización del parque automotor de carga pesada con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, para la reducción de las emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire. Sin perjuicio de la creación de otros mecanismos por parte del Ministerio de Transporte.

Los recursos que condicionan la existencia de este programa según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.7.9. del presente decreto, así como aquellos adicionales que se gestionen para su desarrollo, harán parte y se ejecutarán a través de la Subcuenta – Modernización de transporte de carga pesada señalada en el artículo 2.2.9.3.4 del presente Título.

Artículo 2.2.9.4.3. Reglamento Operativo. Conforme lo señalado en el presente decreto, el Ministerio de Transporte adoptará el esquema de administración y gobernanza, los mecanismos de distribución de recursos entre las subcuentas específicas, así como todas las medidas que estime pertinentes para el adecuado funcionamiento y cumplimiento del objeto del FOPAT.

Artículo 2.2.9.4.4. Otras disposiciones. El Ministerio de Transporte, bajo la coordinación con las entidades competentes, incorporará dentro de los planes, programas y proyectos que desarrolle a través del FOPAT, aquellos dirigidos a promover y fortalecer la industria de ensamblaje y producción en el territorio nacional que permita avanzar en el ascenso

tecnológico y la transición energética para el parque automotor e infraestructura de abastecimiento, cuando corresponda, de cada una de las subcuentas señaladas en el artículo 2.2.9.3.1. del presente decreto.

"En el evento que se trate del registro inicial de vehículo nuevo nacional o importado de servicio público y particular de transporte terrestre automotor de carga, quien solicite el registro inicial deberá pagar un valor correspondiente al quince por ciento (15%) del valor comercial del vehículo sin incluir el IVA, destinado a la financiación del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga o de cualquier programa que se adopte con cargo a la Subcuenta – Modernización de transporte de carga pesada del FOPAT".

Artículo 4º. Vigencia. El presente decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Diario Oficial, adiciona 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, modifica el inciso segundo del artículo 2.2.1.7.7.2 y deroga el artículo 2.2.1.7.7.7 y el parágrafo del artículo 2.2.1.7.7.11. del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Publíquese y cúmplase.

Dado a 10 de octubre de 2024.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Ricardo Bonilla González.

La Ministra de Transporte,

María Constanza García Alicastro.