

DECRETO 1017 DE 2025

(septiembre 21)

D.O. 53.250, septiembre 21 de 2025

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 número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

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](#) de Colombia, los numerales 2 y 6 del artículo 3° de la Ley 105 de 1993 y los artículos 4° y 5° de Ley 336 de 1996 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 98 del Decreto número 410 de 1971, por el cual se expide el Código de Comercio, en relación con el concepto de sociedad establece, “por el contrato de sociedad dos o más personas se obligan a hacer un aporte en dinero, en trabajo o en otros bienes apreciables en dinero, con el fin de repartirse entre sí las utilidades obtenidas en la empresa o actividad social. La sociedad, una vez constituida legalmente, forma una persona jurídica distinta de los socios individualmente considerados”.

Que el artículo 633 de la Ley 84 de 1873, Código Civil, define: “Se llama persona jurídica, una persona ficticia, capaz de ejercer derechos y contraer obligaciones civiles, y de ser representada judicial y extrajudicialmente. Las personas jurídicas son de dos especies: corporaciones y fundaciones de beneficencia pública”.

Que 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.

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 y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

Que el artículo 37 de la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, preceptúa que el registro inicial de un vehículo se podrá hacer en cualquier organismo de tránsito y que sus características técnicas y de capacidad deben estar homologadas por el Ministerio de Transporte para su operación en las

vías del territorio nacional.

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, establece que “El Gobierno nacional establecerá la tarifa por cada operación de transporte, considerando i) la diferencia entre la meta anual y la edad promedio actual del parque automotor de carga de vehículos con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas; ii) el valor promedio de un vehículo nuevo con peso bruto vehicular superior a 10.5 toneladas, y íii) la cantidad de operaciones registradas en el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) por cada anualidad. La tarifa no podrá ser superior al 0.1 % calculado sobre el valor a pagar establecido en el manifiesto de carga. La empresa de transporte hará la retención correspondiente y el recaudo estará a cargo de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN)”.

Que el Decreto número 1131 de 2009, por el cual se modifica parcialmente el Decreto número 2085 del 11 de junio de 2008, modificado por el Decreto número 2450 del 4 de julio de 2008”, dispuso medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

Que el Decreto número 1769 de 2013, por el cual se modifica el artículo 1º y se derogan los artículos 6º, 7º y 8º del Decreto número 2085 de 2008, modificado por los Decretos números 2450 de 2008 y 1131 de 2009, estableció medidas para el ingreso de vehículos al servicio

particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto.

Que el Decreto número 2944 de 2013, por el cual se modifican el artículo 1° y 3° del Decreto número 2085 de 2008, modificado por los Decretos números 2450 de 2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013, estableció en su artículo primero, algunas condiciones de ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto. Así mismo, estableció en el parágrafo de este artículo que “El ingreso de vehículos rígidos que a continuación se relacionan, estarán exentos de la condición de ingreso por reposición por desintegración física total y no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso: Vehículos tipo volqueta; mezcladoras (mixer); compactadores o recolectores de residuos sólidos; blindados para el transporte de valores; grúas aéreas y de sostenimiento de redes; equipos de succión limpieza alcantarillas; equipos irrigadores de agua y de asfaltos; equipos de lavado y succión; equipos de saneamiento ambiental; carro taller; equipos de riego; equipos de minería; equipos de bomberos; equipos especiales del sector petrolero; y equipos autobombas de concreto.

Que el Decreto número 1079 de 2015, por medio del cual se expide el Único Reglamentario del Sector Transporte, reglamenta 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.

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 por parte de estas, bajo un servicio eficiente, seguro, oportuno y económico, y con criterios básicos de 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.

Que el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto número 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”.

Que, adicionalmente, la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del mencionado decreto, establece los requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg.).

Que el Decreto número 1517 de 2016, por el cual se crea el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) y se adicionan unos artículos a la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, creó de forma transitoria el Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC) con PBV mayor a

10.5 toneladas.

Que 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, 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.

Que en el decreto precitado, 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”.

Que en virtud del “Régimen departamental especial”, que tiene el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, y de la Ley 47 de 1993, al mismo pueden ingresar vehículos de carga nuevos y usados provenientes de diferentes países, destinados exclusivamente a satisfacer la necesidad de movilización de mercancías en dicho departamento.

Que considerando lo anterior, las características de operación y de prestación del servicio de los mencionados automotores, se establece que los mismos tienen condiciones especiales que difieren de las que se aplican para los vehículos de carga en el resto del territorio nacional, teniendo en cuenta que no están destinados al transporte de mercancías de los sitios de consumo a los puertos de importación y exportación y viceversa, ni a la movilización de productos entre diferentes municipios y departamentos, razón por la cual no se constituyen en competencia directa para los automotores de transporte terrestre automotor de carga del país.

Que teniendo en cuenta lo expuesto, se considera necesario establecer medidas especiales para los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga, con PBV superior a 3.5 toneladas, que ingresen y se registren en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, en relación con la exigencia de la condición de ingreso de vehículo nuevo o por reposición, contemplada en el artículo 2.2.1.7.7.2 del Decreto número 1079 de 2015, modificado por el Decreto número 1120 de 2019; considerando además, que el número de vehículos clase camión y tractocamión que se registraron en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, es mínimo. En tal sentido, y con corte a octubre de 2024, según la información del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), en dicho departamento se encontraban matriculados únicamente 49 vehículos de más de diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg).

Que con fundamento en lo anterior, se estima pertinente incluir los vehículos de carga con PBV superior a 3.5 toneladas, que se registren en el Organismo de Tránsito del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, dentro de las excepciones de la

condición de ingreso de vehículo nuevo o por reposición contempladas en dicha disposición, los cuales, en virtud de dicha excepción, no podrán acceder al Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, que reglamente el Ministerio de Transporte.

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 33 de la precitada ley, dispuso la creación del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat), el cual tenía 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”.

Que la Ley 2294 de 2023, por el cual se expide el Plan Nacional de desarrollo 2022- 2026 Colombia, Potencia Mundial de la Vida, estableció en su artículo primero como objetivo de dicha ley”, sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida partir de la construcción de un nuevo contrato social que propicie la superación de injusticias y exclusiones históricas, la no repetición del conflicto, el cambio de nuestro relacionamiento con el ambiente y una transformación productiva sustentada en el

conocimiento y en armonía con la naturaleza. Este proceso debe desembocar en la paz total, entendida como la búsqueda de una oportunidad para que todos podamos vivir una vida digna, basada en la justicia; es decir, en una cultura de la paz que reconoce el valor excelso de la vida en todas sus formas y que garantiza el cuidado de la casa común”.

Que para alcanzar tal objetivo, el Estado debe garantizar que quienes desarrollan la actividad del transporte de carga cuenten con mecanismos democráticos de participación para contribuir desde su sector en la regulación del mismo. Dichos mecanismos deben involucrar a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de carga, pues son dichos actores quienes asumen los costos y desempeñan, con cargo a su capital y a su tiempo de productividad económica, la labor del transporte.

Que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, que hacen parte integral de la Ley 2294 de 2023, dentro de los catalizadores para la materialización de las mencionadas transformaciones, 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 (Fopat) 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 el Decreto número 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 número 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.

Que 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”.

Que 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”.

Que el artículo 2.2.9.3.1. del Decreto número 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”.

Que el día 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:

(...) “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. 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. (...)”; “12. 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” (...)

Que en virtud de lo expuesto, así como de los compromisos referidos, 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 algunos artículos del Decreto número 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, información, 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.

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 21 de octubre al 12 de noviembre de 2024, entre el 3 al 17 de enero de 2025, entre el 22 al 24 de enero de 2025, entre el 27 de marzo al 30 de abril de 2025 y del 29 de mayo al 3 de junio de 2025, con el propósito de recibir comentarios, observaciones y/o propuestas por parte de ciudadanos y grupos de interés, las cuales fueron respondidas en su totalidad.

Que el Viceministerio de Transporte mediante el Memorando 20251130082293 de 13 de junio de 2025, certificó que se atendieron las observaciones recibidas por parte de los ciudadanos e interesados, con apoyo de la Dirección de Transporte y Tránsito, la Oficina de Regulación Económica y el Grupo de Logística, como se registra en la Matriz de Respuesta a las Observaciones publicada en la página web del Ministerio de Transporte.

Que por la temática desarrollada en el presente decreto, el Ministerio de Transporte solicitó concepto de abogacía de la competencia a la Superintendencia de Industria y Comercio, en los términos del artículo 7° de la Ley 1340 de 2009 y de conformidad con el Decreto número 2897 de 2010 y la Resolución número 44649 de 2010, frente a lo cual, esa Superintendencia expidió el concepto con Radicado 25-318707-4-0 del 29 de agosto de 2025, a través del cual señaló las siguientes recomendaciones:

(...) “ En relación con los artículos 2 y 12 del proyecto: (i) Evaluar si los beneficios perseguidos mediante la fijación de un costo mínimo obligatorio del “valor a pagar”, basado en los cálculos del SICE-TAC, superarían los efectos adversos que dicha medida puede acarrear sobre la eficiencia asignativa y productiva del mercado, así como sobre la dinámica competitiva del sector del transporte terrestre de carga. En particular, se sugiere adelantar una evaluación integral de proporcionalidad que permita acreditar, con base en criterios técnicos y evidencia empírica, que la intervención proyectada es necesaria, idónea y equilibrada frente a los fines de política pública que se pretenden alcanzar; (ii) Adelantar un ejercicio riguroso de diagnóstico que permita establecer, con base en evidencia técnica, si en efecto existen fallas de mercado de naturaleza persistente y generalizada que impidan la formación eficiente de precios en el sector del transporte de carga; y (iii) Evaluar si la medida propuesta es la más idónea y menos restrictiva, frente a otras alternativas regulatorias, para corregir la falla de mercado en caso de acreditar su existencia.

- En relación con el artículo 4° del proyecto: (i) Sustentar técnica y empíricamente la necesidad, idoneidad y proporcionalidad de la adopción de un régimen diferenciado de habilitación empresarial basado en el número de vehículos; (ii) Justificar de manera expresa por qué el umbral de tres vehículos resulta adecuado como criterio para delimitar el grupo de pequeños propietarios beneficiarios del régimen diferenciado, y (iii) Exponer con claridad los fundamentos económicos y normativos que sustentan la elección del capital exigido de 250 SMMLV como umbral transitorio.

- Respecto al artículo 18 del proyecto: (i) Evaluar la posibilidad de implementar un sistema de clasificación de transportadores basado en su capacidad económica, que permita

diferenciar entre aquellos con mayor músculo financiero y los pequeños transportadores. Esto permitiría diseñar mecanismos de aplicación diferenciada o esquemas de flexibilización progresiva para quienes puedan verse más afectados por la medida; (ii) Incluir de manera expresa en el texto del decreto definitivo, y/o en su memoria justificativa, una justificación técnica, económica y jurídica de la decisión de exceptuar a los vehículos registrados en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina del cumplimiento de las condiciones generales de ingreso; y (iii) Incorporar expresamente en el articulado del proyecto y en su posterior reglamentación, medidas de prevención y control del arbitraje regulatorio”.

(...)

Que de conformidad con el concepto emitido por la Superintendencia de Industria y Comercio, previamente citado, el Ministerio de Transporte evaluó, sustentó, justificó e incluyó los argumentos y recomendaciones recibidas en el articulado y la memoria justificativa del presente decreto.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.3. del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.3. 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, excepto el servicio de transporte de que trata el Decreto número 2044 de 1988 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 1°. Además de los productos señalados en el artículo 1° del Decreto número 2044 de 1988, podrá movilizarse mediante contratación directa los bovinos en pie, con el propietario del vehículo de servicio público o su representante; en todo caso, se deberá dar cumplimiento a los protocolos para el transporte de animales en pie definidos en la normatividad vigente.

Parágrafo 2°. Para efectos del servicio de transporte de que trata el Decreto número 2044 de 1988 o aquel que lo modifique, adicione o sustituya, se entenderá que el Registro de Contratación Directa que se realiza en el sistema de Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), se constituye como documento de transporte. El Ministerio de transporte reglamentará el registro de las operaciones de transporte de los productos señalados en el Decreto 2044 de 1988 dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto”.

Artículo 2°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.4. del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.4. Definiciones. Para la interpretación y aplicación del presente capítulo, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

Anticipo: Pago inicial que sobre el valor a pagar se hace para el inicio de la movilización de las mercancías.

Costos Eficientes de Operación: Son los costos de operación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga que se obtienen en una ruta origen – destino, considerando los parámetros de operación más eficientes, atendiendo criterios técnicos, logísticos y de eficiencia, con base en la información de costos reportada y contenida en el SICE-TAC.

Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga: Es el registro obligatorio, que hace parte integral del manifiesto de carga, y que en tal sentido, debe contener las condiciones necesarias de claridad, carácter expreso, y exigibilidad actual, necesarias para que preste mérito ejecutivo, elaborado por la empresa de transporte para ingresar al Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) los valores correspondientes a eventos presentados durante el viaje, indicando las causas de dichos eventos. Este registro permite obtener el “Valor a

Pagar” en los términos de la definición señalada en el artículo 2.2.1.7.4. del Decreto número 1079 de 2015, al cual sólo se podrán aplicar los descuentos autorizados en el artículo 2.2.1.7.6.7. del mencionado decreto.

En los casos en que la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, hayan pactado otras condiciones que requieran servicios diferentes a los inherentes a la movilización de la mercancía, (es decir, que no son propios del Servicio público de transporte terrestre automotor de carga conforme lo establecido en el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto número 1079 de 2015), la empresa de transporte deberá registrar de manera diferenciada en el cumplimiento de manifiesto electrónico de carga, los valores correspondientes a estos servicios, en una casilla independiente del “Valor a Pagar” y que no podrán ser descontados de dicho “valor a pagar”.

El Ministerio de Transporte podrá sustituir, modificar o adicionar el formato de manifiesto de carga, así como el de cumplimiento de manifiesto que hace parte integral del mismo, con el fin de que cumplan las condiciones de claridad, carácter expreso, y exigibilidad actual, necesarias para que preste mérito ejecutivo.

Flete: Es el precio establecido entre el remitente o destinatario de la carga con la empresa de transporte por concepto del contrato de transporte terrestre automotor de carga, el cual incluye el valor a pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo por concepto de movilización de la carga.

Generador de la Carga: Es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio.

Horas de espera para el cargue: Es el tiempo transcurrido desde el momento en que el vehículo se encuentra disponible en el lugar señalado por la empresa de transporte para realizar la actividad de cargue de la mercancía al vehículo, hasta el momento de inicio del cargue de la misma. En caso de que el vehículo llegue al lugar del cargue antes de la hora programada, el tiempo de espera se contará a partir de la hora de la cita programada.

Horas de cargue: Es el tiempo transcurrido desde el momento que inicia la actividad de cargue de la mercancía al vehículo hasta que este sale cargado del lugar.

Horas totales de cargue: Es la sumatoria de las horas de espera para el cargue y las horas de cargue.

Horas de espera para el descargue: Es el tiempo transcurrido desde el momento en que el vehículo se encuentra disponible en el lugar señalado por la empresa de transporte para realizar la actividad de descargue de la mercancía, hasta que inicia la actividad de descargue de la misma. En caso de que el vehículo llegue al lugar del descargue antes de la hora programada, el tiempo de espera se contará a partir de la hora de la cita programada.

Horas de descargue: Es el tiempo transcurrido desde el momento que inicia la actividad de descargue de la mercancía del vehículo hasta que sale descargado del lugar.

Horas totales de descargue: Es la sumatoria de las horas de espera para el descargue y las Horas de descargue.

Horas logísticas: Es la sumatoria de las horas totales del cargue y las horas totales de descargue.

Manifiesto de carga o manifiesto electrónico de carga: Es el documento expedido a través del Sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), de manera gratuita por la empresa de transporte, que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. El manifiesto de carga cumplido, se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional y una vez sea ejecutado el contrato de transporte, el manifiesto de carga prestará mérito ejecutivo con el cumplimiento de las condiciones de claridad, carácter expreso de la obligación y exigibilidad actual, establecidas en el artículo 422 del Código General del Proceso.

Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC): Sistema de información administrado por el Ministerio de Transporte que recibe, valida y transmite información de diversas operaciones relacionadas con el Servicio de Transporte Terrestre de Carga y permite la

consolidación de información para llevar las estadísticas del transporte de carga dentro del territorio nacional para la toma de decisiones de política pública y para el seguimiento de los entes de control.

Registro Nacional de Transporte de Carga: Es el conjunto de datos relacionados con los vehículos de transporte de carga, con fines estadísticos para determinar la oferta de transporte de carga a nivel nacional; que contiene las siguientes especificaciones técnicas del vehículo automotor: placa, modelo, marca, línea, clase de vehículo, combustible, tipo de carrocería, peso bruto vehicular, número de ejes, número de llantas, alto, ancho, largo, voladizo anterior y voladizo posterior.

SICE-TAC: Sistema de información administrado por el Ministerio de Transporte, que permite calcular los costos eficientes de operación de transporte, en una ruta origen – destino, de acuerdo con las características propias de cada viaje, tipo de vehículos, tipo de carga, horas estimadas de espera, cargue y descargue, entre otros, los cuales se constituyen como los costos mínimos para todos los actores de la cadena del servicio público del transporte automotor de carga, especialmente para el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo.

Titular del manifiesto electrónico de carga: Es el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga a quien se le debe el Valor a Pagar cuya información puede ser verificada en el sistema RUNT. El manifiesto electrónico de carga debe cumplir con las condiciones de claridad, carácter expreso de la obligación y exigibilidad actual, con el fin de que preste mérito ejecutivo, en los términos del artículo 422 del Código General del Proceso y demás normas que lo modifiquen o sustituyan.

Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga: Es la persona natural o jurídica que en virtud de la contratación directa contrata con el propietario del vehículo de servicio público con el fin de transportar los productos enunciados en el Decreto número 2044 de 1988 o la norma que la modifique, sustituya o suprima.

Valor a Pagar: es el valor total a pagar acordado entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, por el servicio de transporte de carga prestado. En ningún caso este valor a pagar podrá ser inferior a los costos eficientes de operación establecidos en el sistema de información de costos de viaje del SICE-TAC adoptado por el Ministerio de Transporte.

En los casos en que la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga hayan pactado otras condiciones que requieren servicios diferentes a los inherentes a la movilización de la mercancía en el vehículo automotor de un lugar a otro (es decir, que no son propios del servicio público de transporte terrestre automotor de carga conforme lo establecido en el artículo 2.2.1.7.3. del Decreto número 1079 de 2015) la empresa de transporte deberá registrar en el cumplimiento de manifiesto electrónico de carga los valores correspondientes a estos servicios que se consignarán en una casilla independiente del “valor a pagar” y que no podrán ser descontados del “valor a pagar”.

Vehículo de carga con carrocería especial: Es el vehículo diseñado para el transporte de

bienes y/o usos especiales, específicamente los siguientes: mezcladoras (mixer), compactadores o recolectores de residuos sólidos, blindados para el transporte de valores, grúas aéreas y de sostenimiento de redes, equipos de succión de limpieza para alcantarillas, equipos irrigadores de agua y de asfaltos, equipos de lavado y succión, equipos de saneamiento ambiental, barredoras, carro taller, equipos de riego, equipos de minería, equipos de bomberos, equipos especiales del sector petrolero y equipos autobombas de concreto.

Vehículo de carga: Vehículo autopropulsado o no, destinado al transporte de mercancías por carretera. Puede contar con equipos y estructuras adicionales para la prestación de servicios especializados.

Vehículo de carga liviana: Vehículo de carga con peso bruto vehicular igual o superior a tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg) hasta diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg).

Vehículo de carga pesada: Vehículo de carga con peso bruto vehicular superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg).

Artículo 3°. Adiciónense los párrafos 1°, 2° y 3° al artículo 2.2.1.7.1.2. de la Sección 1 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.7.1.2. Control y vigilancia. La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga estará a cargo de la Superintendencia de Transporte.

Parágrafo 1°. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto, el Ministerio de Transporte reglamentará el mecanismo de interoperabilidad entre las bases de datos, sistemas de información del sector, los sistemas inteligentes de transporte, la información a recolectar en virtud del mecanismo; así como, los actores que hacen parte de la cadena logística de carga. No obstante, la Superintendencia de Transporte en ejercicio de sus funciones de inspección, vigilancia y control, cuando lo requieran podrán solicitar información del sector transporte.

Parágrafo 2°. Los vehículos de carga deberán someterse a los sistemas de control de peso en las vías, 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. Para lo anterior, la Superintendencia de Transporte dentro de los tres (3) meses siguientes a la fecha de la reglamentación referida en el parágrafo 1° del presente artículo, deberá implementar un mecanismo que permita detectar el momento en que las básculas presenten fallas y que mitigue la congestión en las estaciones de pesaje.

Parágrafo 3°. Los administradores de las estaciones de pesaje deberán prestar el servicio en forma ininterrumpida y solamente podrán suspender su actividad, por caso fortuito o fuerza mayor, previa autorización de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto

Nacional de Vías (Invías)”.

Artículo 4°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.2.3. de la Sección 2 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.2.3. Requisitos. Para obtener la habilitación y la autorización para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga se deberán acreditar los siguientes requisitos:

1. Solicitud dirigida al Ministerio de Transporte suscrita por el representante legal de la persona jurídica.

2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, en el que se determine que dentro del objeto social a desarrollar se encuentran las operaciones de transporte terrestre automotor de carga.

3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, si la tiene. 4. Descripción de la estructura organizacional de la empresa, funciones y personal líder de las dependencias, detallando los siguientes aspectos:

a) Gestión de flota: Encargada de gestionar el mecanismo tecnológico de seguimiento, programación, despacho y control de la operación de los vehículos, velocidades, zonas de operación, jornada laboral y alertas de fatiga de los conductores, incluyendo el uso de dispositivos que permitan.

b) Dependencia de Gestión financiera y administrativa: Encargada de la operación de recaudo y administración de recursos, de la gestión de personal, de los seguros, suscritos con una compañía habilitada para operar en Colombia, y de la verificación de la procedencia del capital a través de los documentos y acciones que prevengan los riesgos de lavado de activos, financiación del terrorismo y proliferación de armas (SIPLAFT), de forma directa o tercerizada.

c) Gestión de personal: Sistemas de selección, organigrama, descripción de funciones internas, administración de personal y de verificación de la realización de pruebas semanales de alcoholimetría, examen médico general y de consumo de otros psicoactivos semestralmente. Para la gestión de mecanismos de control de fatiga de los conductores, el Ministerio de Transporte reglamentará estos mecanismos dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto.

d) Dependencia Técnica Vehicular: Encargada del mantenimiento y reparación de los vehículos, podrá efectuar tales labores acreditando sus instalaciones y equipo, o presentando un certificado de establecimiento de comercio dedicado al servicio de vehículos pesados o del servicio oficial del fabricante que manifieste ofrecerle servicios de mantenimiento preventivo y correctivo y descripción de las instalaciones de este.

5. Relación del equipo de transporte de carga con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre, número de cédula del propietario y placa.

6. Estados financieros básicos certificados a 31 de diciembre del año anterior. Las empresas nuevas, es decir aquellas que se constituyan en el año de solicitud de habilitación, sólo requerirán el balance general inicial.

7. Declaración de renta del socio constituyente correspondiente al año gravable inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud. En el caso de que alguno de los socios no haya cumplido con los requisitos que lo obliguen a declarar renta, podrá anexar la certificación de no declarante, con firma del contador y copia de la tarjeta profesional.

8. Demostración de capital pagado o patrimonio líquido no inferior a mil salarios mínimos mensuales legales vigentes al momento de cumplir el requisito (1.000 SMMLV).

Las empresas conformadas exclusivamente por propietarios, deberán demostrar un capital pagado o patrimonio líquido no inferior de doscientos cincuenta salarios mínimos mensuales legales vigentes (250 SMMLV), cumpliendo las siguientes reglas:

a) Cada socio o asociado de la empresa deberá ser propietario de hasta tres (3) vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga.

b) El capital pagado o patrimonio líquido que deberá demostrar la empresa, independiente del capital de sus socios o asociados, será de doscientos cincuenta salarios mínimos mensuales legales vigentes (250 SMMLV).

c) Transcurridos cinco (5) años contados desde la fecha de ejecutoria del acto administrativo que otorga la habilitación, la empresa deberá acreditar ante la Dirección Territorial competente, el capital pagado o patrimonio líquido equivalente a mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 SMMLV).

d) El acto administrativo que otorgue la habilitación a la empresa, deberá contener la condición resolutoria que señale que dentro de los cinco (5) años siguientes a la fecha de su ejecutoria, deberá acreditar el capital pagado o patrimonio líquido equivalente a mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 SMMLV).

e) Tres (3) años contados desde la ejecutoria del acto administrativo que otorgó la habilitación, la Superintendencia de Transporte deberá realizar revisión integral a la empresa y presentar un informe dirigido a la Dirección Territorial competente, en el que conste que subsisten las condiciones que dieron origen a la habilitación o que al no subsistir dará inicio al proceso administrativo correspondiente.

f) Transcurridos los cinco (5) años señalados en el literal d), sin que la empresa acredite ante la Dirección Territorial tener un capital pagado o patrimonio líquido, equivalente a mil salarios mínimos mensuales legales vigentes (1.000 SMMLV), la Dirección Territorial competente hará efectiva la condición resolutoria.

9. Pago de la consignación de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.

Parágrafo 1°. Dentro del mes siguiente a la fecha en la que quede en firme la resolución de habilitación, el Ministerio de Transporte enviará copia del acto administrativo a la Superintendencia de Transporte, así como a la Cámara de Comercio de la jurisdicción del domicilio principal de la empresa de transporte, para que se proceda a su registro.

Parágrafo 2°. Las empresas que cuenten con revisor fiscal, podrán suplir los requisitos establecidos en los numerales 6, 7 y 8 de este artículo con una certificación suscrita por el representante legal, el contador y el revisor fiscal de la empresa, donde conste la existencia de las declaraciones de renta y de los estados financieros con sus notas y anexos, ajustados a las normas contables y tributarias, en el último año y el cumplimiento del capital pagado o patrimonio líquido requerido. Con esta certificación deberá adjuntar copia de los Dictámenes e Informes y de las notas a los estados financieros presentados a la respectiva asamblea o junta de socios, durante los mismos años.

Parágrafo 3°. El capital pagado o patrimonio líquido de las empresas asociativas del sector de la economía solidaria, será el precisado en la Legislación Cooperativa, Ley 79 de 1998 y demás normas concordantes vigentes”.

Artículo 5°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.4.1. de la Sección 4 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.4.1. Radio de acción. La operación de las empresas de transporte público terrestre automotor de carga será de carácter nacional, incluidos los trayectos que se realicen dentro del perímetro municipal”.

Artículo 6°. Adiciónese un segundo párrafo al artículo 2.2.1.7.4.4. de la Sección 4 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.7.4.4. Contrato de vinculación. El contrato de vinculación del equipo se registrará por las normas del derecho privado, debiendo contener como mínimo las obligaciones, derechos y prohibiciones de cada una de las partes, su término, causales de terminación y preavisos requeridos para ello, así como aquellas condiciones especiales que permiten definir la existencia de prórrogas automáticas y los mecanismos alternativos de solución de conflictos al que sujetarán las partes.

Igualmente, el clausulado del contrato deberá contener los ítems que conformarán los pagos y cobros a que se comprometen las partes y su periodicidad. De acuerdo con ésta, la empresa expedirá al propietario del vehículo un extracto que contenga en forma discriminada exacta los rubros y montos por cada concepto.

Parágrafo 1°. Las empresas de Transporte Público y los propietarios de los vehículos podrán vincular los equipos transitoriamente para la movilización de la carga, bajo la responsabilidad de la empresa que expide el manifiesto de carga.

Parágrafo 2°. La celebración del contrato de vinculación permanente o transitorio no faculta a la empresa para pagar valores inferiores a los establecidos por el SICE-TAC o a realizar cobros o descuentos no permitidos, como tampoco a trasladar al propietario del vehículo los costos asociados al desarrollo de su actividad como empresa de transporte”.

Artículo 7°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.4.5. de la Sección 4 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.4.5. Traspaso. No se requerirá paz y salvo proveniente de las empresas de transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito”.

Artículo 8°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.5.1. de la Sección 5 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.5.1. Manifiesto Electrónico de carga. La empresa de transporte habilitada, expedirá a través del Sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), el manifiesto electrónico de carga para todo transporte terrestre automotor de carga, que se preste como servicio público de radio de acción nacional, intermunicipal y/o municipal.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones técnicas, operativas y jurídicas para realizar el reporte de viajes municipales a través de la expedición del manifiesto electrónico de carga dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de entrada en vigencia del presente decreto”.

Artículo 9°. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.5.2. de la Sección 5 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.5.2. Expedición del Manifiesto de Carga o Manifiesto Electrónico de Carga. El manifiesto electrónico de carga se expedirá a través del sistema Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) por parte de la empresa de transporte habilitada. Con su expedición, se entenderá aceptado por el representante legal de la empresa de transporte.

Parágrafo. El manifiesto electrónico de carga enviado por medios electrónicos, ópticos o similares será portado por el conductor durante todo el recorrido y presentado a la autoridad en carretera, cuando esta lo requiera, bien sea por medios físicos o electrónicos”.

Artículo 10. Modifíquense los numerales 9, 10 y 11 del artículo 2.2.1.7.5.4. de la Sección 5 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, los cuales quedarán así:

“9. El Valor a Pagar por parte de la empresa, al propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga, especificado en letras y números.

10. Fecha del valor a pagar, fecha que no podrá sobrepasar los 5 días hábiles siguientes al recibo de la carga, los cuales se contarán a partir del día siguiente de la fecha de expedición del cumplido del manifiesto de carga.

11. La manifestación de la empresa de transporte de adeudar al titular del manifiesto electrónico de carga, el saldo no pagado del Valor a Pagar. Esta manifestación se presumirá por el simple hecho de la expedición del manifiesto electrónico de carga, siempre que conste el recibo de las mercancías en el cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga”.

Artículo 11. Adiciónense los parágrafos 1° y 2° al artículo 2.2.1.7.5.7. de la Sección 5 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.7.5.7. Titularidad. Cuando se realice el servicio particular o privado de transporte terrestre automotor de carga, el conductor del vehículo deberá exhibir a la autoridad de tránsito y transporte que se lo solicite, la correspondiente factura de compraventa de la mercancía y/o remisión, que demuestre que su titularidad corresponde a quien hace este transporte, o la prueba de que la carga se generó dentro del ámbito de las actividades de este particular y que además se es propietario o poseedor del respectivo vehículo.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte podrá solicitar la información y establecer las condiciones del reporte de todas las operaciones para el transporte de carga”.

Parágrafo 2°. Con el objeto de implementar mejoras regulatorias el Ministerio de Transporte podrá solicitar información a todas las cadenas logísticas del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, respecto de la operación de transporte de carga”.

Artículo 12. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.2. de la Sección 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, cual quedará así:

“2.2.1.7.6.2. Relaciones económicas. 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, de acuerdo con la información publicada a través del SICE-TAC, los cuales no incluyen comisiones, utilidades o servicios adicionales.

Los costos eficientes publicados a través del SICE-TAC serán considerados como costos mínimos de carácter obligatorio en relación con el Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo que realice la movilización de la carga.

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.

Parágrafo. El Sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) sólo permitirá la expedición del manifiesto de carga, cuando la empresa de transporte haya registrado en la casilla de “Valor a Pagar, 11 como mínimo el valor determinado de costos eficientes de la operación”.

Artículo 13. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.3. de la Sección 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.6.3. Sistema de costos, monitoreo de los fletes y valor a pagar. El Ministerio de Transporte cuenta con un sistema de información de costos y un esquema de monitoreo de los fletes y del Valor a Pagar. Los niveles de costos eficientes de operación se establecerán atendiendo a criterios técnicos, logísticos y de eficiencia.

El Ministerio de Transporte deberá reglamentar la metodología para la captura de información a través del Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), 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.

El Ministerio de Transporte monitoreará en conjunto con la Superintendencia de Transporte y la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, dentro del ámbito de sus competencias, el cumplimiento del diligenciamiento adecuado del RNDC, por parte de las empresas generadoras de carga, empresas de transporte, el propietario, poseedor o tenedor del vehículo de carga”.

Artículo 14. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.6. de la Sección 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015; el cual quedará así:

“2.2.1.7.6.6. Pago del flete. Salvo pacto en contrario, el generador de la carga pagará a la empresa de transporte el flete dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la cosa transportada. Para el pago, se deberá presentar la factura si está obligado a ello.

Se pagarán de igual forma, los servicios adicionales que el generador haya recibido, los que puedan corresponder a cargue, descargue, entre otros; así como las horas de espera adicionales establecidas en el artículo 2.2.1.7.6.8 del presente decreto, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de transporte público de carga con el cual se prestó el servicio, en el mismo término, con independencia de que el generador de la carga haya realizado o no el pago del valor del flete a la empresa de transporte.

Parágrafo 1°. Sin perjuicio de las consecuencias derivadas del incumplimiento de la obligación de pago dentro de los plazos máximos establecidos en el presente artículo, el obligado pagará al propietario, tenedor o poseedor del vehículo de transporte público de carga, un interés a la tasa máxima legal permitida por el artículo 884 del Código de Comercio.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Transporte desarrollará las herramientas tecnológicas y dictará las disposiciones necesarias para garantizar el cumplimiento del presente artículo”.

Artículo 15. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.8. de la Sección 6 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Artículo 2.2.1.7.6.8. Incumplimiento de las horas de cargue y descargue. En los casos en los que el generador de la carga no cargue o descargue la mercancía dentro de las horas pactadas en el contrato de transporte, el flete contratado se incrementará en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

En los casos en los que la empresa de transporte no cargue o descargue la mercancía dentro de las horas pactadas en el contrato de transporte, el flete contratado se reducirá en el monto o porcentaje dispuesto por las partes en el contrato de transporte.

Para efectos de las relaciones entre las empresas de transporte debidamente habilitadas y el(los) propietario(s), tenedor(es) o poseedor(es) del(los) vehículo(s), se entenderá, que las horas totales para la actividad de cargue no podrán ser superiores a ocho (8) horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de origen indicado por la empresa de transporte en la remesa terrestre de carga de acuerdo con la fecha y hora de la cita programada. De igual forma, se entenderá, que las horas totales para la actividad de descargue no podrán ser superiores a ocho (8) horas siguientes al arribo del vehículo al lugar de destino indicado por la empresa de transporte en la remesa terrestre de carga de acuerdo con la fecha y hora de la cita programada.

En los casos en los que se supere el plazo señalado en el anterior inciso, la empresa de transporte deberá efectuar el pago del Valor a Pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, incrementado en

una suma igual a tres (3) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional en vehículo articulado y dos (2) salarios mínimos legales diarios vigentes, por cada hora adicional en vehículo rígido.

Si el plazo de que trata el inciso anterior se supera por razones imputables al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga, se atenderá lo previsto sobre cumplimiento contractual, en las normas civiles y comerciales que regulan la materia, especialmente por caso fortuito y fuerza mayor.

En consecuencia, los acuerdos entre generador de la carga y empresa de transporte sobre este aspecto, no serán oponibles a la relación entre empresa, propietario, tenedor o poseedor del vehículo.

Parágrafo. Para efectos de este artículo, se entenderá que las horas totales para las actividades de cargue, o las horas totales para las actividades de descargue iguales o inferiores a ocho (8) horas, serán pagadas y reconocidas conforme al valor-costeo de la hora logística determinado en el Sistema de Información de Costos Eficientes del Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), o el sistema que lo adicione, modifique o sustituya. Para los tiempos que excedan las ocho (8) horas, tanto para las horas totales de cargue como para las horas totales de descargue, serán pagados conforme al inciso tercero del presente artículo”.

Artículo 16. Adiciónese un párrafo y Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.9. de la Sección 6 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.6.9. Obligaciones del generador de la carga, de la empresa de transporte, y titular del manifiesto de carga. En virtud del presente capítulo, el generador de la carga y la empresa de transporte tendrán las siguientes obligaciones:

1. La empresa de transporte:

a) Diligenciar el manifiesto electrónico de carga, la remesa de carga, cumplido del manifiesto electrónico de carga, con información exacta y fidedigna, en los términos previstos por el Ministerio de Transporte.

b) Expedir el manifiesto electrónico de carga, de manera completa en los términos previstos por el Ministerio de Transporte.

c) Remitir al Ministerio de Transporte el manifiesto electrónico de carga, en los términos y por los medios que este defina.

d) Mantener en sus archivos el manifiesto electrónico de carga de conformidad con lo

establecido en el Código de Comercio.

e) Cancelar el valor a pagar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, oportuna y completamente.

f) Efectuar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, única y exclusivamente los descuentos estipulados en la presente sección.

g) Reconocer al propietario, poseedor o tenedor el valor a pagar estipulado por las partes, en desarrollo de lo previsto en la presente sección.

h) Expedir y entregar al propietario, poseedor o tenedor del vehículo, la liquidación del viaje realizado.

i) Expedir y entregar un original del manifiesto electrónico de carga, al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga.

j) Impartir la orden al conductor del vehículo y hacer seguimiento al vehículo al que se le haya expedido el manifiesto electrónico de carga, para que ingrese y realice el control al sobrepeso en las estaciones de pesaje habilitadas en el recorrido.

k) En los eventos en que la empresa, después de expedir el manifiesto electrónico de carga, tenga conocimiento del sobrepeso del vehículo sin tener el permiso correspondiente, deberá realizar las gestiones tendientes para detener la operación del vehículo.

2. Generador de la carga:

a) Pagar el flete a la empresa de transporte, de acuerdo con la factura, en la oportunidad y términos establecidos el artículo 2.2.1.7.6.6 del presente decreto.

b) Pagar los valores correspondientes por el cargue, descargue y trasbordo de la mercancía, los cuales, podrán quedar contemplados dentro del respectivo flete. En ningún caso estos valores estarán incluidos en el Valor a Pagar definido en el SICE-TAC.

c) Cargar o descargar la mercancía dentro de los tiempos pactados.

d) Adecuar la logística para la ubicación de los vehículos de transporte de carga para cargue y descargue en los lugares de origen o destino.

e) Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), con información exacta y fidedigna de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte. Para el efecto deberá reportar como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del generador de la carga que la reporta.
2. Nombre de la empresa de transporte de carga que prestará el servicio público de transporte de carga.
3. Descripción de la mercancía transportada, indicando su peso o volumen y procedencia, según el caso.
4. Lugar y dirección de origen y destino de las mercancías.
5. El valor del flete en letras y números.
6. Consignar el valor del flete mencionado en el registro de flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en la presente sección.

f) Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC) con información exacta y fidedigna, de acuerdo con los parámetros establecidos por el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1009 del Código de Comercio, el remitente o el destinatario son solidariamente responsables del pago del flete y de los demás gastos que se ocasionen con motivo de la conducción de la carga o hasta el momento de su entrega, conforme a lo dispuesto en el Código de Comercio y lo reglamentado por el Ministerio de Transporte.

3. Titular del Manifiesto de Carga:

a) Recibir, conducir y entregar las cosas de conformidad con el contrato de vinculación celebrado con la Empresa de Transporte.

b) Diligenciar el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC); con información exacta y fidedigna de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

c) Sin perjuicio de la responsabilidad de la empresa, el propietario del vehículo deberá impartir las instrucciones necesarias al conductor del automotor para procurar el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la operación de transporte”.

Artículo 17. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.1. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.1. Objeto. La presente sección tiene por objeto el establecimiento de requisitos para el registro inicial de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (PBV), igual o superior a 3.5 toneladas”.

Artículo 18. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.2. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.2. Registro Inicial. El registro inicial de los vehículos de servicio público y particular de transporte terrestre. automotor de carga, con peso bruto vehicular igual o superior a 3.5 toneladas, se podrá realizar ante cualquier organismo de tránsito, cumpliendo uno de los siguientes requisitos:

a) Reposición. El vehículo a registrar deberá entrar en reemplazo de un vehículo del servicio de transporte de carga que haya sido sometido al proceso de desintegración física total o por pérdida o destrucción total o hurto, el cual deberá ser del mismo servicio y que cumpla las equivalencias señaladas en el presente decreto, o;

b) Aporte al Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat). Pagar un valor correspondiente al veinticinco por ciento (25 %) del valor comercial del vehículo antes de IVA. Los recursos derivados de este concepto serán destinados al Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat), a las subcuentas de “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional”, y “Modernización de transporte de carga pesada”, según corresponda.

Los recursos provenientes del registro inicial de un vehículo nuevo con Peso Bruto Vehicular entre tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg) y diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), y volquetas, se destinarán a la subcuenta de “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional” y los correspondientes a vehículos con Peso Bruto Vehicular (PBV), superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg) se destinarán a la subcuenta “Modernización de transporte de carga pesada.

Parágrafo 1°. Para los vehículos de carga con carrocería especial señalados en el presente decreto, se podrá realizar el registro inicial de conformidad con las disposiciones generales que regulan la materia para los vehículos que se matriculan en el servicio de transporte público o particular, sin tener en cuenta lo previsto en este artículo. En todo caso, no podrán cambiar sus condiciones iniciales de ingreso.

Parágrafo 2°. En el evento en que se requiera efectuar el trámite de traspaso y cambio de servicio de un vehículo de transporte de carga de servicio oficial a servicio particular, el adquirente del vehículo deberá acreditar ante el organismo de tránsito donde se solicite el trámite, el cumplimiento de lo dispuesto en el presente artículo para el registro inicial de

vehículos nuevos de servicio particular de carga.

Parágrafo 3°. Para el registro inicial de los vehículos con Peso Bruto Vehicular entre tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg) y diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), y volquetas, el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto. Las condiciones para el registro inicial de los vehículos referidos en este parágrafo serán exigibles una vez se emita su reglamentación.

Parágrafo 4°. Los vehículos de servicio particular y público de transporte de carga, con Peso Bruto Vehicular igual o superior a 3.5 toneladas que ingresen y se registren en el departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, se exceptúan de la condición de ingreso de vehículo nuevo o por reposición, establecida en el presente artículo.

Los automotores que se matriculen bajo dicha condición, no podrán acceder al Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga reglamentado por el Ministerio de Transporte ni prestar el servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga en una jurisdicción diferente al del departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina. Los vehículos descritos en el presente parágrafo no podrán hacer el traslado de cuenta a otro Organismo de Tránsito, lo cual será controlado a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

De igual forma, el Registro Nacional de Despachos de Carga (RNDC), realizará la

comparación de datos de los vehículos matriculados en el departamento de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, validando que la expedición de manifiestos de carga para el servicio público de transporte terrestre automotor de carga para estos automotores, tenga como origen y destino únicamente dicha jurisdicción y rango de acción.

Parágrafo transitorio. Durante el término de un (1) año contado a partir de que la funcionalidad en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) se encuentre disponible, se permitirá el cambio de servicio de particular a público de los vehículos clase volqueta, grúas y otros vehículos de carga.

El Ministerio de Transporte reglamentará el cambio de servicio dentro de los seis (6) meses siguiente contados desde la entrada en vigencia del presente decreto, y tendrá que considerar como reglas mínimas: el pago equivalente de una normalización cuando corresponda según la normatividad vigente al momento del registro, y los mecanismos de verificación de que el vehículo se encuentra activo al momento de la expedición de este decreto, y sus características reales se encuentran debidamente registradas en el RUNT (capacidad de carga, PBV, número de ejes, clase, carrocería y modalidad)".

Artículo 19. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.3. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

"2.2.1.7. 7.3. Equivalencia para la reposición. El registro inicial de un vehículo nuevo de

servicio público o particular de transporte terrestre automotor de carga, se realizará siempre y cuando se haya efectuado el proceso de desintegración física, o se haya declarado en pérdida total o destrucción total o declarado hurtado, y de acuerdo con las siguientes equivalencias:

a) Si el vehículo a registrar (con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), corresponde a la misma o menor configuración del vehículo a reponer, el cual en todos los casos debe ser de PBV superior a diez mil quinientos kilogramos (10,500 kg), la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos.

b) Si el vehículo de carga a registrar (con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), es de configuración superior a la del vehículo a reponer, el cual en todos los casos debe ser de PBV superior a diez mil quinientos kilogramos (10,500 kg se deberá aplicar la siguiente tabla:

Configuración a registrar según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue.

Configuración a reponer según la Resolución 4100 de 2004 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o derogue.

Cantidad

2S

1

4

1

3

1

2

2

2S

4

1

3

1

2

2

4

3

1

2

2

3

2

2

La equivalencia para la reposición de los vehículos de carga con Peso Bruto Vehicular (PBV) entre tres mil quinientos kilogramos (3.500 kg) y diez mil quinientos kilogramos (10.500 kg), aplicará cuando el PBV o la sumatoria de los PBV de los vehículos sometidos al proceso de desintegración física total, sea el cien por ciento (100%) del PBV del vehículo objeto de registro inicial.

Para efectos de la equivalencia, deberá tenerse en cuenta el Peso Bruto Vehicular establecido en la ficha técnica de homologación y no se acumularán remanentes de Peso Bruto Vehicular de automotores desintegrados para amparar el ingreso de nuevos vehículos por posteriores procesos de reposición.

Parágrafo. Transcurridos tres (3) años desde la expedición del presente decreto, el Ministerio de Transporte realizará un estudio que permita evaluar las medidas adoptadas . y establecer

las condiciones de oferta que garanticen la prestación óptima del servicio”.

Artículo 20. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.5 de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.5. Condiciones y trámite. El Ministerio de Transporte determinará y reglamentará las condiciones y trámites para el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular señalados en el presente decreto”.

Artículo 21. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.8. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.8. Trámites radicados en vigencia de disposiciones derogadas o modificadas. Las solicitudes de certificación del cumplimiento de requisitos o de autorización para el registro inicial de vehículos de transporte terrestre automotor de carga de servicio público y particular, presentadas en vigencia de decretos anteriores, se tramitarán según las disposiciones aplicables al momento de su radicación. El Ministerio de Transporte publicará el listado de remanentes dentro del mes siguiente contado desde de la entrada en vigencia del presente decreto”.

Artículo 22. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.9. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de

la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.9. Ejecución del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga. El Programa de Modernización del Parque Automotor de carga se ejecutará de conformidad con la existencia y disponibilidad de los recursos obtenidos de:

1. El saldo de los recursos pendientes por ejecutar del “Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga”, los cuales se destinarán a la Subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada”, que contempla el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023.

2. Los recursos del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat) que contempla el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023, correspondientes a las fuentes generales que sean asignados a la modalidad de carga y a las fuentes específicas de las Subcuentas denominadas “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional y Modernización de transporte de carga pesada”, de conformidad con la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte”.

Artículo 23. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.11. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.11. Ejecución de los recursos del Programa de Modernización de Transporte Automotor de Carga. El Ministerio de Transporte coordinará con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público la asignación de los recursos pendientes de ejecutar del “Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga” contemplado en el Documento Conpes 3759 de 2013, así como los correspondientes al Fondo de Modernización de Transporte de Carga.

Parágrafo. el Ministerio de Transporte publicará la ejecución de los dineros destinados al Programa de Promoción para la Reposición y Renovación del Parque Automotor de Carga, contemplado en el Documento Conpes 3759 de 2013, así como los correspondientes al Fondo de Modernización de Transporte de Carga”.

Artículo 24. Adiciónese el artículo 2.2.1.7.7.16. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.16. Otros recursos para la financiación de la Subcuenta de Modernización de Transporte de Carga Pesada del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico (Fopat). Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto, la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) reglamentará el procedimiento para el recaudo y transferencia de los recursos establecidos en el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022. La tarifa corresponderá al 0.1% calculada sobre el valor del flete incluido en el manifiesto de carga de cada operación de carga.

Durante este período, la DIAN definirá el contenido del formulario y/o instrumento que considere más adecuado para garantizar el recaudo.

Parágrafo 1°. La empresa de transporte será la responsable de efectuar la retención de la tarifa del 0.1%, y de trasladar los recursos retenidos de forma mensual y dentro de los diez días hábiles del mes siguiente de acuerdo con el procedimiento reglamentado por la DIAN. El no pago oportuno genera intereses moratorias a la tarifa prevista en el artículo 635 del Estatuto Tributario.

Las retenciones practicadas serán consignadas a la cuenta que el Ministerio de Transporte determine, la cual será informada mediante acto administrativo.

Parágrafo 2°. La retención prevista en el parágrafo 1° de este artículo se aplicará a partir del primer día calendario del mes siguiente a la expedición de la resolución que reglamenta el procedimiento previsto en el presente artículo”.

Artículo 25. El Ministerio de Transporte realizará las modificaciones necesarias en los sistemas para aplicar las reglamentaciones mencionadas en el presente decreto, que no tengan un término expresamente definido, las cuales serán expedidas dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto.

Artículo 26. Vigencia y derogatoria. El presente decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Diario Oficial y Deroga los artículos 2.2.1.7.6.14., 2.2.1.7.6.16., 2.2.1.7.7.10, 2.2.1.7.7.12., 2.2.2.1.7.7.13. y 2.2.1.7.7.15. de la Sección 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 21 de septiembre de 2025.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Germán Ávila Plazas.

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.