



MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO NÚMERO

DE 2024

Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

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 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.

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

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

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

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

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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 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, 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 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 Ley 2294 de 2023 *“Por el cual se expide el Plan Nacional de desarrollo 2022-2026 Colombia, potencia mundial de la vida”*, conforme lo dispone su artículo 1, tiene como objetivo *“sentar las bases para que el país se convierta en un líder de la protección de la vida a 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 el precitado objetivo, se reconoce que la actividad del transporte de carga ha contado hasta la fecha con regulación que no ha integrado suficientemente a los mecanismos democráticos de participación a los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos de carga, que son quienes realmente asumen los costos y desempeñan con cargo a su capital y a su tiempo de productividad económica la labor del transporte, lo cual se busca mitigar con la presente resolución.

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.”*

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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, en los siguientes términos:

“Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico. Créese el Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico como un patrimonio autónomo constituido mediante un contrato de fiducia mercantil celebrado por el Ministerio de Transporte. El régimen de contratación y administración de los recursos se regirá por el derecho privado.

El objeto del Fondo será recibir y administrar los recursos que lo conforman, así como articular, focalizar y financiar la ejecución de planes, programas y proyectos del sector transporte y tendrá las siguientes fuentes generales de financiación: i) aportes a cualquier título de la Nación de acuerdo con el marco de gasto del sector y el Marco Fiscal de Mediano Plazo; ii) aportes a cualquier título de las entidades territoriales; iii) recursos de cooperación nacional o internacional no reembolsable; iv) donaciones; y v) los demás recursos que obtenga o que se le asignen a cualquier título. Los recursos de las diferentes fuentes de financiación serán distribuidos entre las subcuentas específicas que se creen para su administración de acuerdo con el reglamento que el Ministerio establezca para el Fondo cuenta.

El Fondo administrará los recursos percibidos a través de subcuentas específicas para cada modalidad de transporte, así:

1. Subcuenta “Movilidad bajas y preferiblemente cero emisiones para los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros Cofinanciados por la Nación”, cuyos recursos serán destinados a 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 presente artículo.

2. Subcuenta denominada “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional” cuyos recursos serán destinados a implementar 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 estará financiada, además de las fuentes generales señaladas en el presente artículo, por aquellos 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.

3. Subcuenta de “Modernización de transporte de carga pesada”, cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización y transición

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

energética del parque automotor de carga con peso bruto vehicular superior a 10,5 toneladas. Esta subcuenta estará financiada, además de las fuentes generales, por las siguientes fuentes: i) 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: ii) 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; iii) 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; y (iv) los recursos de que trata el artículo 21 de la Ley 2251 de 2022.

4. Subcuenta de “Modernización del parque automotor que preste el servicio de transporte individual en vehículo tipo taxi” cuyos recursos serán destinados a implementar programas de modernización de dicho parque automotor con tecnologías de bajas y preferiblemente cero emisiones. Esta subcuenta estará financiada por las fuentes generales señaladas en el presente artículo.

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

PARÁGRAFO. *Los recursos y los rendimientos financieros generados por estos, que sean administrados en 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”. (Negrilla original).*

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 el Decreto 1131 de 2009 “Por el cual se modifica parcialmente el Decreto 2085 del 11 de junio de 2008, modificado por el Decreto 2450 del 4 de julio de 2008”, dispuso medidas

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante los mecanismos de reposición por desintegración física total o caución.

Que mediante el Decreto 1769 de 2013 *“Por el cual se modifica el artículo 1° y se derogan los artículos 6°, 7° y 8° del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 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 (P B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto.

Que el Decreto 2944 de 2013 *“Por el cual se modifican el artículo 1 y 3 del Decreto 2085 de 2008, modificado por los Decretos 2450 de '2008, 1131 de 2009 y 1769 de 2013”*, estableció las medidas para el ingreso de vehículos al servicio particular y público de transporte terrestre automotor de carga, con Peso Bruto Vehicular (P.B.V) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos, mediante el mecanismo de reposición por desintegración física total o hurto y exceptuar del ingreso por reposición por desintegración física total a los 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; equipos autobombas de concreto y se establece que no podrán ser objeto de cambio de sus condiciones iniciales de ingreso.

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

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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

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 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 los siguientes:

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

“7. El Ministerio de Transporte se compromete a revisar la regulación actual del Registro de Carga – RNDC y el SICE-TAC, para implementar mejoras en dichos sistemas (...); “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 los compromisos del precitado acuerdo, durante los meses de septiembre y octubre del 2024, se efectuaron mesas de trabajo con representantes de las agremiaciones y actores del sector de transporte de carga del país, y como resultado de los análisis realizados por el Ministerio de Transporte frente a las inquietudes y dificultades manifestadas por el gremio transportador, se consideró necesario modificar, adicionar y derogar algunas artículos del Decreto 1079 de 2015, buscando establecer una regulación de condiciones homogéneas tanto para el transporte de carga pesada como el de liviana, en lo relacionado con el registro de vehículos nuevos para el servicio de transporte de carga, así como el Programa de Modernización del Parque automotor. Lo anterior, con el fin de racionalizar la oferta del servicio, propender por su calidad, 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 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 XXXX y el XXXX 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.

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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 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 2044 del 30 de septiembre de 1988 o aquel que lo modifique o sustituya.

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 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 del flete 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: *Es el saldo del valor pactado en el manifiesto de carga, que incluye los valores correspondientes a eventos presentados durante el viaje, al que se adiciona el valor de los tiempos de cargue y descargue y cuyo registro es obligatorio en el RNDC, haciendo parte integral del manifiesto de carga, de manera que permite obtener el “Valor a Pagar” en los términos de la definición señalada en el artículo 2.2.1.7.4. del presente Decreto, al cual solo se podrán realizar los descuentos autorizados en el artículo 2.2.1.7.6.7.*

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.*

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, además de ser considerado como un título que presta mérito ejecutivo, se utilizará para llevar las estadísticas del transporte público de carga por carretera dentro del territorio nacional.*

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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.

Tiempo de cargue o descargue remunerado: El tiempo que excede las seis (6) horas de espera desde el arribo del vehículo hasta la finalización del cargue, así como el que exceda las seis (6) horas desde la llegada a destino hasta la culminación del descargue.

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. El manifiesto electrónico de carga prestará mérito ejecutivo, en los términos de los Códigos de Comercio y de Procedimiento Civil o las leyes y decretos que los modifiquen o sustituyan. La empresa de carga expedirá dos originales del mismo tenor, uno con destino al propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público de carga y otro para esta.

Usuario del servicio de transporte terrestre automotor de carga: es la persona natural o jurídica que celebra contratos de transporte terrestre de carga directamente con el operador o empresa de transporte debidamente constituida y habilitada, o por contratación directa en los términos establecidos en el Decreto 2044 de 1988.

Valor a pagar. es el valor establecido 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 referencia SICE-TAC, adoptado por el Ministerio de Transporte.

Vehículo de carga con carrocería especial: Es el vehículo diseñado para el transporte de bienes sin fines mercantiles y/o usos especiales. Entre ellos se encuentran 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, Carro taller, Equipos de riego, Equipos de minería, Equipos de bomberos, Equipos especiales del sector petrolero, Equipos autobombas de concreto.

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

Vehículo de carga liviana: vehículo de carga con peso bruto vehicular inferior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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

Artículo 3. Adiciónese 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 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Párrafo 1. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la fecha de expedición de este decreto, el Ministerio de Transporte reglamentará el mecanismo de interoperabilidad entre las bases de datos sectoriales y los sistemas inteligentes de transporte (ITS), con el fin de garantizar la confiabilidad, trazabilidad y disponibilidad de la información, esto permitirá la adopción, implementación y fortalecimiento de los controles en la operación de los servicios de transporte de carga por parte de autoridades de control en vía y por medios electrónicos; igualmente, la reglamentación de la obligatoriedad de su implementación por parte de los administradores y responsables de infraestructuras públicas y privadas que forman parte del sistema del transporte de carga como lo son: los puertos, Infraestructura Logística Especializada (ILE), generadores de carga, empresas de transporte de carga, vías férreas y carreteras, y otros actores estratégicos.

Parágrafo 2. Los vehículos de carga deberán someterse a los sistemas de control de peso en las vías que cuenten con este servicio, así como de los demás equipos de control que se instalen por parte de las autoridades; incluyendo los sistemas inteligentes de transporte (ITS) de pesaje con fines comerciales en el transporte de carga y de comercio exterior, con excepción de aquellos que circulen vacíos previo registro de su recorrido en el RNDC.

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 o el Instituto Nacional de Vías INVIAS.”

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 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 sociedad por acciones simplificadas S.A.S., o de otro tipo que se constituya.*
- 2. Certificado de existencia y representación legal expedido con una antelación máxima de 30 días hábiles, que exprese como objeto social la operación como empresa habilitada en el transporte terrestre automotor de carga.*
- 3. Indicación del domicilio principal y relación de sus oficinas y agencias, si la tiene, o las de empresas habilitadas que certifiquen prestarle servicio como agentes de carga.*
- 4. Descripción de la estructura de servicio a la actividad que posee, o indicación de las personas naturales o jurídicas que le prestarán servicios en:*
 - a. Control de flota: mecanismo tecnológico de seguimiento a la operación de los vehículos, velocidades, zonas de operación y jornada laboral de los conductores.*
 - b. Mantenimiento y reparación de los vehículos: certificado de establecimiento de comercio dedicado al servicio de vehículos pesados o del servicio oficial del*

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

fabricante que manifieste ofrecerle servicios de mantenimiento preventivo y correctivo y descripción de las instalaciones de éste.

- c. Gestión financiera y administrativa: certificación proveniente de empresa dedicada a la asistencia o asesoría financiera u hoja de vida de profesional en ciencias de la administración, economía o contaduría que se encargue de esa gestión 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-SARLAFT.*
 - d. Gestión de personal: Sistemas de selección y administración de personal y de verificación de la realización de pruebas semanales de alcoholimetría; examen médico general y de consumo de otros psicoactivos semestralmente.*
 - e. Gestión de seguros: certificación de agencia de seguros que acredite intermediación con compañías que ofrezcan el ramo de responsabilidad civil contractual y extracontractual de transporte.*
- 5. Relación del equipo de transporte propio, o tomado en leasing con el cual se prestará el servicio, con indicación del nombre y cédula del propietario, clase, marca, placa, modelo, número de chasis, capacidad, y demás especificaciones que permitan su identificación de acuerdo con las normas vigentes.*
 - 6. Estados financieros básicos certificados a 31 de diciembre del año anterior. Las empresas nuevas solo requerirán el balance general inicial.*
 - 7. Declaración de renta del socio constituyente correspondiente al año gravable inmediatamente anterior a la presentación de la solicitud.*
 - 8. Demostración de un capital pagado o patrimonio líquido, no inferior a 1.000 salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV) el salario mínimo mensual legal vigente a que se hace referencia corresponde al vigente al momento de cumplir el requisito.*

Para las empresas que, de conformidad a la información registrada en el RUNT, sus socios sean propietarios de máximo tres vehículos de servicio público de transporte terrestre automotor de carga, el capital pagado o patrimonio líquido, que deberán demostrar será de doscientos cincuenta (250) salarios mínimos mensuales legales vigentes (SMMLV). Tales empresas podrán acogerse a las siguientes fechas y porcentajes para acreditar el capital pagado o patrimonio líquido: A la fecha de solicitud de la habilitación: 70%, Transcurridos dos (2) años de la habilitación, el 100%.

- 9. Comprobante de pago de la consignación de los derechos que se causen, debidamente registrado por la entidad recaudadora.”*

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 1079 de 2015, el cual quedará así:*

“2.2.1.7.4.1. Radio de acción. El radio de acción de las empresas de transporte público terrestre automotor de carga será de carácter nacional, lo cual comprende todo el territorio nacional, incluidos los trayectos que se realicen dentro del perímetro distrital y municipal.”

Artículo 6. *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 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

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

transporte terrestre automotor de carga para adelantar trámites ante los organismos de tránsito.”

Artículo 7. 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 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.5.1. Manifiesto de carga. La empresa de transporte habilitada, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional.”

Artículo 8. 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 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 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 y firmado por el representante legal de la empresa de transporte. La firma de dicho manifiesto se efectuará a través de los medios tecnológicos que disponga el Ministerio de Transporte para el efecto.

Parágrafo. El manifiesto 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 ésta lo requiera, bien sea por medios físicos o electrónicos.”

Artículo 9. 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 1079 de 2015, los cuales quedarán así:

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

10. Fecha y lugar del pago del Valor a Pagar, el cual no podrá ser superior a la fecha correspondiente a los cinco días siguientes al recibo de la 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 cumplimiento del viaje. El manifiesto deberá ser expedido por el representante legal de la empresa de transporte.”

Artículo 10. Adiciónese el parágrafo 1 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 1079 de 2015, el cual quedará así:

“Parágrafo. El Ministerio de Transporte podrá solicitar la información y establecer las condiciones del reporte de las operaciones a todas las cadenas logísticas del servicio de transporte de carga.”

Artículo 11. 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 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

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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 con relación 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.

El generador de la carga, la empresa de transporte y los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo de servicio público de carga, deberán dar cumplimiento a lo dispuesto en el presente artículo.

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" como mínimo el valor determinado a los Costos Eficientes de Operación.”

Artículo 12. 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 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 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 las autoridades de control, Superintendencia de Transporte y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el cumplimiento del diligenciamiento del RNDC por parte de las empresas Generadoras de Carga y empresas de transporte, cada autoridad dentro del ámbito de sus competencias.”

Artículo 13. 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 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, la facturación electrónica deberá reflejar el pago asociado a la empresa de transporte, y de manera separada, el valor a pagar que le corresponde al propietario, poseedor o tenedor del vehículo con el cual se prestó el servicio, de acuerdo con la información reportada por la Empresa de Transporte,

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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, 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.

El pago de las horas de espera adicionales, tanto en cargue como en descargue, cuando superen el término de seis (6) horas, se calculará y se adicionará al valor del cumplido.

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 305 de Código Penal.

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

Artículo 14. *Modifíquese el artículo 2.2.1.7.6.9. del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:*

“2.2.1.7.6.9. Obligaciones del Generador de la Carga y de la empresa de transporte. 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 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 el presente Sección;

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

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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

2. Generador de la carga:

a) Pagar a la empresa de transporte, de acuerdo con la factura que refleje la distribución al propietario, poseedor o tenedor del vehículo con el cual se prestó el servicio, 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 en valor del flete mencionado en el registro de flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en la presente Sección.

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, entendiéndose como entrega el momento en que el vehículo es descargado y vuelve a estar disponible para el transportador.”

Artículo 15. 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 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 (P.B.V.) superior a (7.5) toneladas.”

Artículo 16. 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 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 se podrá realizar ante cualquier organismo de tránsito, cumpliendo los siguientes requisitos:

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

- 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.

- Aporte al Fondo para la Promoción de ascenso tecnológico. Pagar un valor correspondiente al cinco por ciento (5%) del valor comercial del vehículo antes de IVA. Los recursos derivados de este concepto serán destinados al fondo para la promoción del Ascenso Tecnológico, a las subcuentas de “Modernización de transporte de carga liviana y volquetas de nivel nacional”, y “Modernización de transporte de carga pesada”, según corresponda.

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

Parágrafo 2. En el evento 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.

Artículo 17. *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 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 corresponde a la misma o menor configuración del vehículo a reponer, la equivalencia será de uno a uno, independientemente de la capacidad de carga de ambos vehículos.

b) Si el vehículo de carga pesada registrar (con Peso Bruto Vehicular (P.B.V.) superior a diez mil quinientos (10.500) kilogramos) es de configuración superior a la del vehículo a reponer, se deberá aplicar la siguiente tabla:

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

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
35	25	1
	4	1
	3	1
	2	2
25	4	1
	3	1
	2	2
4	3	1
	2	2
3	2	2

Para el caso de los vehículos de carga con Peso Bruto Vehicular menor o igual a 10.5 toneladas, la condición de equivalencia para la reposición procede cuando el Peso Bruto vehicular o la sumatoria de los Pesos Brutos Vehiculares, de los vehículos sometidos al proceso de desintegración física total sea del cien por ciento (100%) del Peso Bruto vehicular, del vehículo objeto de registro inicial.

Para efectos de la equivalencia, deberá tenerse en cuenta el peso bruto vehicular establecido en la ficha 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 la medida y establecer las condiciones de oferta que garanticen la prestación óptima del servicio.”

Artículo 18. 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 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.”

Artículo 19 Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.7. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.7. Destinación de dineros recaudados por el ingreso de vehículos por reposición de transporte de carga. Los dineros que se recauden por el pago del porcentaje previsto en el artículo 2.2.1.7.7.2 del presente Decreto, se destinarán a implementar programas de modernización y transición energética del parque automotor de carga, a través del Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico, en los términos establecidos en el artículo 253 de la Ley 2294 de 2023 y en el artículo 2.2.1.7.7.2 del presente Decreto.”

Artículo 20. 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 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 servicio público terrestre automotor de carga, presentadas

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

en vigencia de decretos anteriores, se tramitarán con base en las disposiciones aplicables al momento de su radicación. El listado con la información de los remanentes mencionados en este artículo será publicado dentro de los 15 días hábiles siguientes a la entrada en vigencia del presente decreto por el Ministerio de Transporte.

Artículo 21. 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 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.9. Modificado por el Decreto 1120 de 2019, artículo 9°. Condiciones del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga. El Programa de Modernización del Parque Automotor de carga estará condicionado a 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 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 22. Modifíquese el artículo 2.2.1.7.7.10. de la Sección 7 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.10. Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC). El Registro Único Nacional de Desintegración Física de Vehículos e Ingreso de Nuevos Vehículos de Transporte Terrestre Automotor de Carga (RUNIS TAC), con Peso Bruto Vehicular (PBV) superior a 7.5 toneladas, facilitará la obtención de información sobre el tamaño de la flota de automotores destinados al transporte de carga. Para el caso de los vehículos de carga especializada, se llevará un registro separado.

Parágrafo 1. El RUNIS TAC será administrado y operado por el Ministerio de Transporte con el soporte tecnológico y operativo del sistema RUNT.”

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 1079 de 2015, el cual quedará así:

“2.2.1.7.7.11. Disponibilidad y ejecución de 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 Conpes 3759 de 2013, así como los correspondientes al Fondo de Modernización de Transporte de Carga.

Artículo 24. 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 2.2.1.7.6.13. y

“Por el cual se modifican, adicionan y derogan unos artículos del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte”

2.2.1.7.6.14. de la Sección 6 del Capítulo 7 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,
Dado en Bogotá D.C., a los

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

RICARDO BONILLA GONZÁLEZ

La Ministra de Transporte,

MARÍA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO