

CIRCULAR EXTERNA No. 2024533000064



Fecha 26-12-2024

Para: **GENERADORES DE CARGA, EMPRESAS DE TRANSPORTE Y PROPIETARIOS, POSEEDORES O TENEDORES DE VEHÍCULOS.**

De: Superintendente de Transporte.

Asunto: Cumplimiento del Régimen de Relaciones Económicas en el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga.

1. ANTECEDENTES

Conforme lo señalado en la Circular Externa 2024533000034 del 01 de septiembre de 2024, expedida por la Superintendencia de Transporte, las relaciones económicas en el servicio público de transporte terrestre automotor de carga se encuentran reguladas a partir de una libertad de tarifas controlada conforme los criterios que proporciona el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga SICE-TAC.

Lo anterior, atendiendo lo dispuesto en el artículo 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, además de los artículos primero y tercero de la Resolución 757 del mismo año, sumado a los artículos 29 y 65 de la Ley 336 de 1996 y la reciente expedición de las Resoluciones 20243040057465 del 26 de noviembre de 2024 que, actualizó el protocolo del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC), derogando la Resolución 20213040034405 de 2021, y 20243040058015 del 28 de noviembre de 2024, la cual modificó la Resolución 20223440045515 de 2022, adicionando y reformando el *"Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC"*.

2. FUNDAMENTOS

El artículo 2 de la precitada Resolución 20243040057465, expedida por el Ministerio de Transporte, indica que:

"Los Costos Eficientes de Operación contenidos en el SICE-TAC, son de obligatorio cumplimiento y se constituyen como un costo mínimo"

para todos los actores de la cadena del servicio público del transporte automotor de carga, para las tipologías vehiculares de carga pesada, carga liviana y volquetas previstas en la presente Resolución. (negrita fuera del texto)

En concordancia con dicha disposición, el artículo 13 de la Resolución 20243040058015, expedida por el Ministerio de Transporte, el cual modifica el inciso 32 del literal f) "Control de entrada de la información" del numeral 5.2.4, relacionado con el "Registro obligatorio Manifiesto Electrónico de Carga" del anexo 1 de la Resolución 20223440045515, señala que:

*"- El valor a pagar deberá cumplir lo establecido en la normatividad vigente o aquella que la adicione, modifique o sustituya expedida por el Ministerio de Transporte. Por ende, **las Empresas de Transporte únicamente podrán expedir Manifiestos de Carga que registren un valor a pagar igual o superior a los costos eficientes de operación de SICE TAC.**"* (negrita fuera del texto)

Así mismo, el artículo tercero de la resolución 757 de 2015, solicita explícitamente una coordinación entre el Ministerio de Transporte, la Superintendencia de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio, con la finalidad de sancionar eficazmente a "(...) *los generadores de carga, las empresas de transporte de carga y los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de carga que incumplan con lo estipulado en el Decreto 2228 de 2013*". Por lo tanto, el ente de control remitirá la información a las entidades de inspección, vigilancia y control o dispondrá de las herramientas necesarias para acceder a los datos del RNDC o SICETAC, cuando así se requiera.

Ahora bien, el artículo 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015 y el artículo 1 de la Resolución 757 del mismo año, para los efectos sancionatorios, fijan una política tarifaria de libertad vigilada, situación que conlleva al establecimiento de pisos en las diferentes movilizaciones, los cuales deben ser simulados o calculados a través del SICETAC, preservando un margen de negociación entre partes (generador, empresa de transporte legalmente habilitada y propietario, poseedor o tenedor del vehículo de servicio público).

En tal sentido, las conductas sancionables se enmarcan en el artículo 46 de la Ley 336 de 1996, texto conforme el cual, la multa procederá ante la violación del acuerdo comercial previamente definido, cuando se encuentre por fuera del régimen de relaciones económicas existente. Lo cual vulneraría las normas reglamentarias del sector transporte y conllevaría a sanciones de 1 a 700 SMLV, de conformidad con lo establecido en el parágrafo del literal a) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996.

Por consiguiente, la infracción se configura cuando los costos eficientes de operación están por debajo de lo definido en el SICETAC para los siguientes casos: **i)** el Valor a Pagar fijado entre la empresa de transporte con el propietario, poseedor o tenedor del vehículo, o **ii)** el flete acordado por el generador de la carga con la empresa de transporte, cualquiera que sea el caso. **Lo anterior, puede ocurrir en la negociación privada realizada entre las partes a través del contrato para la operación de transporte del punto A al punto B, encontrándose cualquiera de las partes en virtud del acuerdo, como una potencial transgresora de la disposición indicada.**

Esto implica la posible existencia de empresas de transporte que, tienen por estrategia disminuir sus tarifas para lograr una mayor participación o un mejor posicionamiento en el mercado y por tanto, el posible acuerdo de un pago por debajo de los mínimos permitidos no siempre configura un abuso de posición dominante, toda vez que los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos, deben abstenerse de aceptar pagos por debajo de los costos eficientes de operación.

Las malas prácticas se hacen evidentes, por ejemplo, en el artículo 18 de la Ley 256 de 1996, en virtud del cual "***Se considera desleal la efectiva realización en el mercado de una ventaja competitiva adquirida frente a los competidores mediante la infracción de una norma jurídica***" (negrita fuera del texto). Es precisamente aquí donde se requiere la intervención de la Superintendencia de Industria y Comercio, sin perjuicio de otras conductas de su competencia que se puedan configurar.

Pero no solo la disminución de las tarifas y la competencia desleal pueden ser conductas que se configuren en las infracciones previamente advertidas, por ello, el literal b) del artículo 46 de la Ley 336 de 1996, dispone una sanción mediante multa de hasta de 700 Salarios Mínimos Mensuales Legales Vigentes (SMMLV) y el literal c) del artículo 48 ibídem, plantea la cancelación de la habilitación de las empresas de transporte, cuando la alteración les pueda ser atribuible y tenga como causa los procesos relacionados con el establecimiento de tarifas.

3. INSTRUCCIÓN

De acuerdo con lo anterior, la Superintendencia de Transporte se permite recordar las siguientes obligaciones:

A los generadores de carga: Que el valor y pago del flete deberá ser pactado respetando los costos eficientes de operación, absteniéndose de realizar cualquier tipo de acuerdo que implique un monto por debajo del SICETAC.

De igual manera de acuerdo con el artículo Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte, el generador de carga tiene dentro de sus obligaciones:

"(...) a) Pagar el flete a la empresa de transporte, completo y en la oportunidad prevista en el contrato, o a falta de estipulación en este, en la oportunidad prevista en el artículo 2.2.1.7.6.6 de este Decreto (...)

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.

(...) 6. Consignar en el contrato de transporte el valor del flete, teniendo en cuenta las previsiones contempladas en los artículos 2.2.1.7.6.2. del Decreto 1079 de 2015 y 11 de la Resolución 20223040045515 del 2022, tienen la obligación de registrar el valor del flete en el RNDC (...)"

A las empresas de transporte público terrestre automotor de carga: Que conforme el artículo 2.2.1.7.6.2 del Decreto 1079 de 2015, se encuentra prohibido pactar el Valor a Pagar por la operación de transporte en sumas inferiores a los costos eficientes de operación estimados por el Ministerio de Transporte, con base en la información reportada y registrada en el SICETAC, así como realizar descuentos no autorizados o pagos que tengan por objeto sustraer o disminuir el derecho que asiste al poseedor, tenedor o propietario de un vehículo a recibir el monto justo por el servicio prestado.

Se recuerda a las empresas autorizadas para operar en la modalidad de transporte público de carga que, conforme a lo dispuesto en el Decreto 1079 de 2015, es posible vincular equipos de manera transitoria para la movilización de carga mediante la suscripción de un contrato de vinculación, el cual deberá cumplir estrictamente con las disposiciones del derecho privado. Es fundamental que estos contratos respeten las relaciones económicas que rigen el sector, protegiendo los derechos del propietario del vehículo y del conductor, evitando prácticas contractuales con vicios legales que puedan derivar en perjuicios para las partes involucradas.

Asimismo, se enfatiza que el manifiesto electrónico de carga es un documento público inherente a la operación de transporte de carga y formaliza la movilización del equipo vinculado. Sin embargo, este no reemplaza el contrato de vinculación entre las partes, sino que lo complementa al oficializar la operación.

Es de vital importancia que el manifiesto de carga se diligencie con información veraz y completa. La inclusión de datos erróneos, falsos o inexactos en este documento puede acarrear consecuencias legales graves, tanto para la empresa

como para los responsables del diligenciamiento, incluyendo sanciones administrativas y posibles implicaciones penales.

Por lo tanto, se insta a las empresas del sector a adoptar medidas estrictas para garantizar el cumplimiento normativo, asegurando la correcta elaboración de los contratos de vinculación y el diligenciamiento del manifiesto electrónico de carga, en aras de salvaguardar la transparencia, legalidad y confianza en las operaciones de transporte público de carga.

A los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos con los cuales se realicen actividades de transporte público terrestre automotor de carga: Se recomienda no pactar valores de las operaciones de transporte a realizar que, representen valores estimados por debajo de los costos eficientes de operación determinados en el SICE-TAC, ya que de esta manera contribuyen a justificar la indebida práctica de la empresa de transporte para realizar pagos por debajo de lo permitido.

Sobre el particular, el artículo 18 de la Resolución 20243040058015, que adiciona los numerales 5.3.4 y 5.3.5 al numeral 5.3 sobre "Registros finalización viaje" del anexo 1 de la Resolución 20223040045515 de 2022, en el sentido de que el titular del manifiesto deberá registrar en el RNDC la aceptación o rechazo del cumplimiento de manifiesto electrónico de carga, a más tardar dentro de los cinco (5) días hábiles contados a partir de la fecha de radicación de este.

Transcurrido dicho tiempo y de no haberse realizado lo previamente indicado, el RNDC automáticamente aceptará el cumplimiento por parte del titular del manifiesto, mientras que, al presentarse un rechazo del cumplimiento por parte del titular del manifiesto de carga, la empresa de transporte deberá anular el cumplimiento de manifiesto y registrar uno nuevo con los ajustes del caso, según el acuerdo entre las partes para lograr la correspondiente aceptación de los valores.

Conforme lo anterior, acordar pagos en el contrato de transporte o en el contrato de vinculación (si este existiera) por debajo de los costos eficientes de operación, es una conducta sancionable de conformidad con la normatividad vigente que, aparte de las posibles sanciones a imponer por parte de la Supertransporte ante el desconocimiento de la normatividad sobre costos eficientes de operación, puede configurar conductas catalogadas como competencia desleal sancionable por la Superintendencia de Industria y Comercio y dar lugar a un concurso ideal de infracciones administrativas cuando con ella se cause una alteración del servicio, en cuyo caso, además de los efectos en la determinación de la cuantía de la multa, puede haber lugar a la cancelación de las habilitaciones o incluso, responsabilidad de los terceros propietarios, poseedores o tenedores de vehículos y quienes conducen los automotores, cuando estos acepten operar por fuera de lo que la normatividad establece.

El inminente robustecimiento tecnológico que se da acorde a la actual transformación digital de la Superintendencia de Transporte, permitirá un mayor despliegue de vigilancia, control y sanción de estas conductas, aplicando los parámetros de graduación señalados en el artículo 50 de la ley 1437 de 2011, particularmente los contenidos en los numerales 1 a 3 del texto normativo, los cuales exigen mayor severidad en el castigo, atendiendo el daño o peligro generado a los intereses jurídicos tutelados, el beneficio económico obtenido por el infractor para sí o en favor de un tercero y la reincidencia en la comisión de la infracción de que se trata.

De tal forma, sin perjuicio de las acciones que a la fecha se vienen adelantando, la Superintendencia de Transporte continuara realizando analítica de datos para la identificación de los actores que han implementado como práctica sistemática el establecimiento de pagos por debajo de los costos eficientes de operación reflejados en el SICETAC. Lo anterior, en coordinación con el Ministerio de Transporte y la Superintendencia de Industria y Comercio para los fines de sus competencias, por lo cual, siendo siempre una alternativa para los actores el cumplimiento voluntario de la norma, les invitamos igualmente a un ejercicio autónomo de estricto acatamiento de la regulación.

Cordialmente,

Ayda Lucy Ospina Arias
Superintendente de Transporte

Proyectó: Cristian Ramírez Cardona, Contratista Superintendencia de Transporte.

Revisó: Carolina Pinzón Ayala, Asesora del Despacho de la Superintendente de Transporte.

C:\Users\cramirez\OneDrive - SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE\Contratos ST\4) OTRAS LABORES\2024\12) DICIEMBRE\13122024 CIRC. GENERADORES