

Movemos País radicó ante el Ministerio de Transporte sus observaciones al proyecto de resolución del FUEC electrónico

El Movimiento solicita formalmente el **retiro** del proyecto para reestructurarlo de manera concertada con el sector y, **en subsidio, su suspensión**; reitera la **tarifa cero** para el FUEC, como documento habilitante obligatorio, y advierte sobre los impactos económicos de los nuevos cobros por trámite.

La modernización del transporte solo cumple su propósito si reduce los costos de transacción, no si los traslada al transportador. Con ese criterio, Movemos País radicó ante el Ministerio de Transporte sus observaciones técnicas, jurídicas y económico-financieras a la nueva versión del proyecto que adopta el FUEC electrónico en el RUNT: reconoce avances operativos relevantes, pero advierte que el cobro por cada trámite se mantiene e incluso aumenta. Las observaciones, con sus peticiones al Ministerio, quedaron formalmente radicadas dentro del proceso de consulta pública.

Santiago de Cali, junio de 2026. Como centro de pensamiento técnico del sector transporte, Movemos País hace seguimiento regulatorio a las normas que afectan al servicio público de transporte terrestre automotor especial. En esa línea analizó la nueva versión del proyecto de resolución «*Por la cual se adopta e implementa en el Registro Único Nacional de Tránsito —RUNT— la expedición electrónica del Formato Único de Extracto del Contrato —FUEC— y se dictan otras disposiciones*».

EL PUNTO DE PARTIDA

El Presidente de Movemos País radicó ante el Ministerio de Transporte un concepto técnico, jurídico y económico-financiero que contrasta, artículo por artículo, la nueva versión del proyecto frente a las diecinueve (19) observaciones que el sector formuló en enero de 2026. De ellas, la nueva versión acogió tres, acogió parcialmente ocho y no acogió ocho —una con retroceso, pues la tarifa aumentó—. El concepto parte de una premisa que ordena toda la lectura: un documento que la ley exige para poder operar es un **requisito habilitante, no un servicio**; por tanto, su digitalización debe servir para abaratar el control y no para convertirlo en un costo por evento.

LO QUE AVANZÓ

Movemos País reconoce que la nueva versión recogió varias observaciones del sector, lo que constituye una señal positiva del proceso regulatorio. Entre los avances se cuentan el plan piloto voluntario de hasta veinte (20) empresas y la transición de tres (3) meses previa a la obligatoriedad (artículo 40); la integración de los sistemas de las empresas con el RUNT mediante servicios web (artículo 4); el porte flexible del FUEC, acreditado con su consulta digital o con el documento físico generado por el sistema (artículo 36); la asociación de varios conductores a un mismo FUEC, que alivia los relevos (artículos 10 y 11); y la previsión de la ficha técnica vigente como respaldo ante la indisponibilidad del sistema (artículo 41). La convergencia entre estos ajustes y las observaciones radicadas confirma una tesis que el Movimiento ha sostenido de manera consistente: **cuando el sector participa con criterio técnico, la regulación mejora**.

EL HALLAZGO PRINCIPAL

El concepto radicado concluye que el proyecto conserva un cobro asociado a cada evento del FUEC —expedición, modificación y anulación— y lo combina con un pago anticipado de recursos (PAR), de modo que un requisito habilitante obligatorio se comporta como una transacción recurrente para las empresas, con independencia de que exista o no una mejora equivalente en la prestación del servicio. Sobre esa estructura, la tarifa subió a **\$700 por vigencia diaria** y **\$17.900 por vigencia mensual** (artículo 32), frente a \$600 y \$15.400 de la versión inicial; ambos incrementos superan ampliamente la inflación. El examen de la estructura de costos divulgada en la memoria justificativa muestra, además, que la tarifa podría apartarse del sistema y el método que impone la Ley 1005 de 2006 (artículos 7 y 8). A ello se suman asuntos sin resolver: no se publica un Análisis de Impacto Normativo, no hay un tratamiento diferenciado para el transporte escolar, no se definen acuerdos de nivel de servicio (SLA) exigibles ni un régimen expreso de no sanción por fallas del sistema, y se mantiene la asimetría con el Manifiesto de Carga, documento habilitante equivalente que no genera un cobro por evento. La conclusión es de fondo: **el texto mejoró en la forma, pero conserva el costo que motivó la observación del sector.**

UN PRINCIPIO DEL SECTOR

Movemos País sostiene que el debate no es sobre digitalizar el FUEC. La modernización tecnológica es necesaria y fortalece la trazabilidad, la transparencia y el control estatal, y el sector la respalda. La discusión es sobre **cómo se financia** esa modernización: una herramienta de control no debería sostenerse con un cobro que recae, evento por evento, sobre quien presta el servicio. La tecnología debe reducir los costos de transacción, no trasladarlos al transportador. Modernizar no puede significar encarecer.

EN SÍNTESIS	
RADICACIÓN	Observaciones radicadas ante el Ministerio de Transporte; versión publicada para comentarios el 18 de junio de 2026.
HALLAZGO PRINCIPAL	El requisito habilitante sigue financiándose mediante cobro por evento.
AVANCES	Piloto voluntario, transición de 3 meses, interoperabilidad y porte flexible.
PENDIENTE	Cobro por evento (sube a \$700 / \$17.900), prepago (PAR) y asimetría con carga.
POSICIÓN	FUEC sí; tarifa cero y rediseño económico del esquema.

LA POSICIÓN DE MOVEMOS PAÍS

En desarrollo de los principios de competitividad, modernización tecnológica y regulación proporcional de su Agenda Programática, Movemos País sostiene que un documento habilitante obligatorio debe financiarse de forma sistémica —**tarifa cero**— y no mediante un cobro por cada evento de la operación. El precedente ya existe en el propio ordenamiento: el Manifiesto Electrónico de Carga, documento habilitante equivalente del transporte de carga, no está sujeto a una tarifa fija por su expedición (Decreto 1017 de 2025); su única detracción es una retención *ad valorem* del 0,1 % del flete, no un cobro por trámite. Por eso la posición institucional, ya radicada ante el Ministerio, es el **retiro** del proyecto para su reestructuración con el sector y, **en subsidio, su suspensión**, conservando los avances logrados.

LAS PETICIONES AL MINISTERIO DE TRANSPORTE

En ejercicio del derecho de petición (artículo 23 de la Constitución y Ley 1755 de 2015), y con fundamento en el análisis técnico, jurídico y económico-financiero radicado, Movemos País solicitó respetuosamente al Ministerio de Transporte:

1. **Retirar** el proyecto en su versión actual para su reestructuración concertada con el sector y, **en subsidio, suspender** el trámite hasta depurar el cálculo tarifario, surtir los conceptos pendientes e instalar una mesa técnica.
2. Adoptar la **tarifa cero** para la expedición, modificación y anulación del FUEC, como decisión de política pública, siguiendo el precedente del Manifiesto de Carga, cuya expedición no está tarifada por trámite (Decreto 1017 de 2025).
3. **Conservar los avances** de la nueva versión: el plan piloto voluntario y la transición, el porte flexible, la asociación de varios conductores a un mismo FUEC y la delimitación del RUNT como operador tecnológico y no como autoridad emisora.
4. **Garantizar la legalidad de la tarifa**, si el cobro se mantiene: acreditar que respeta el sistema de costos (artículo 7) y el método de distribución por demanda (artículo 8) de la Ley 1005 de 2006, corregir el redondeo al mes completo y fijar una regla de actualización tarifaria.
5. Regular una **eximente por indisponibilidad** del sistema, de modo que la empresa y el conductor no sean sancionados por fallas no atribuibles a ellos, y definir **acuerdos de nivel de servicio (SLA)** exigibles, con compensación.
6. Reforzar el plan piloto con criterios de **representatividad**, completar la **gobernanza de datos** e instalar una **mesa técnica permanente** con el sector para los ajustes operativos críticos.

«La discusión no es si el FUEC debe ser electrónico. La discusión es quién financia esa modernización. Un requisito obligatorio para operar no puede convertirse en una tarifa por cada evento de la operación. La tecnología debe reducir costos de transacción, no crearlos.»

John Jairo Correa Rodríguez
Vocero Nacional y Presidente Fundador de Movemos País

PRÓXIMOS PASOS

Tras la radicación de las observaciones, Movemos País publicará en los próximos días el análisis técnico detallado de la nueva versión y reitera su disposición a participar en las mesas técnicas que el Ministerio de Transporte disponga dentro del proceso de consulta pública. El Movimiento mantiene este seguimiento como parte de su función de centro de pensamiento del transporte y reafirma que la política pública del sector debe construirse **con el sector y no sobre el sector**.

Movemos País pone esta lectura a disposición de empresas, propietarios, conductores, gremios, organismos de tránsito y ciudadanía para su difusión, bajo la etiqueta **#PorLosQueMuevenElPaís**.

FUEC SÍ. COSTOS DE TRANSACCIÓN, NO.

OFICINA DE COMUNICACIONES

MOVEMOS PAÍS

Por los que mueven el país

    @movempais



Escanea para visitar
[movempais.com](https://www.movempais.com)

Por tratarse de un proyecto en consulta, su texto puede modificarse. Las disposiciones descritas corresponden a la versión publicada para comentarios. Lectura técnica disponible para difusión bajo el código CP09-MP-2026; su contenido puede compartirse respetando su integridad y autoría. Contacto: presidencia@movempais.com · www.movempais.com