

Santiago de Cali, enero 12 de 2026

20263030052522 Radicado  
Mintransporte

**Doctora**

**MARÍA FERNANDA ROJAS MANTILLA**

Ministra de Transporte

Calle 24 # 60 - 50 Piso 9 Centro Comercial Gran Estación II

Bogotá D.C.

**Asunto:** Solicitud de Retiro del Proyecto de Resolución “*Por la cual se adopta e implementa en el Registro Único Nacional de Tránsito, la expedición electrónica del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC y otras disposiciones*”.

Respetada Señora Ministra.

Respetuosamente, adjunto encontrará la solicitud de retiro del Proyecto de Resolución “*Por la cual se adopta e implementa en el Registro Único Nacional de Tránsito, la expedición electrónica del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC y otras disposiciones*”, con fundamento en consideraciones técnicas, económicas y jurídicas, e incorporación del impacto macroeconómico derivado del incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para 2026.

Atentamente,

**EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE  
AUTOMOTOR ESPECIAL Y AGREMIACIONES UNIDAS DE COLOMBIA.**

Elaboró:

**John Jairo Correa Rodríguez**

[asesor.movilidad.11@gmail.com](mailto:asesor.movilidad.11@gmail.com)

Enero de 2026



**CONCEPTO JURÍDICO - TÉCNICO Y ECONÓMICO-FINANCIERO  
SOLICITUD DE RETIRO PROYECTO DE RESOLUCIÓN “POR LA CUAL SE  
ADOPTA E IMPLEMENTA EN EL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE TRÁNSITO,  
LA EXPEDICIÓN ELECTRÓNICA DEL FORMATO ÚNICO DE EXTRACTO DEL  
CONTRATO – FUEC Y OTRAS DISPOSICIONES”.**

Dirigido:

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Asunto:

**ANÁLISIS TÉCNICO, JURÍDICO Y ECONÓMICO-FINANCIERO SOBRE LA  
VIABILIDAD REGULATORIA, OPERATIVA Y ECONÓMICA DE LA  
IMPLEMENTACIÓN DEL FUEC ELECTRÓNICO, CON SOLICITUD DE  
RETIRO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN.**

Revisado por:

**EMPRESAS DE SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE TERRESTRE  
AUTOMOTOR ESPECIAL Y AGREMIACIONES UNIDAS DE COLOMBIA  
(PROPIETARIOS DE VEHICULOS)**

Autor del Documento:

**JOHN JAIRO CORREA RODRÍGUEZ**

[asesor.movilidad.11@gmail.com](mailto:asesor.movilidad.11@gmail.com)

Enero de 2026

## **Tabla de Contenido.**

Resumen ejecutivo.

1. Introducción.
2. Antecedentes.
3. Marco normativo aplicable.
4. Análisis técnico de la implementación del FUEC electrónico en el RUNT.
5. Análisis económico-financiero (simulaciones, escenarios e impactos).
6. Análisis jurídico (competencia, motivación, proporcionalidad y transición).
7. Petición concreta al Ministerio de Transporte.
8. Conclusiones.
9. Referencias normativas, doctrina y jurisprudencia.

Anexos.

**CONCEPTO JURÍDICO - TÉCNICO Y ECONÓMICO-FINANCIERO  
SOLICITUD DE RETIRO DEL PROYECTO DE RESOLUCIÓN “POR LA CUAL  
SE ADOPTA E IMPLEMENTA EN EL REGISTRO ÚNICO NACIONAL DE  
TRÁNSITO, LA EXPEDICIÓN ELECTRÓNICA DEL FORMATO ÚNICO DE  
EXTRACTO DEL CONTRATO – FUEC Y OTRAS DISPOSICIONES”.**

**RESUMEN EJECUTIVO.**

El sector del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial reconoce la necesidad de modernizar los mecanismos de control estatal, trazabilidad y transparencia de la operación, con el fin de combatir la informalidad, mejorar la seguridad vial, y proteger al usuario, al conductor y al vehículo. En ese sentido, la implementación de mecanismos electrónicos y verificables en tiempo real es, en principio, compatible con los fines del servicio público de transporte y con la función de inspección, vigilancia y control a cargo de las autoridades.

**El presente documento técnico tiene por objeto analizar, desde una perspectiva jurídica, económica y operativa, el proyecto de resolución que propone la adopción del FUEC electrónico, actualmente publicado para comentarios.** El estudio se fundamenta en la normatividad vigente, la realidad operativa del transporte especial y los impactos previsible para el sector, con el propósito de aportar insumos técnicos que permitan una decisión regulatoria responsable.

La digitalización del FUEC y la utilización de un sistema electrónico centralizado constituyen, en principio, una herramienta potencialmente idónea para fortalecer la trazabilidad y el control estatal del transporte especial. No obstante, **el análisis evidencia que el diseño actual del proyecto presenta vacíos técnicos relevantes, particularmente en materia de disponibilidad del sistema, definición de SLA, protocolos de contingencia, mecanismos de soporte, interoperabilidad mediante web services y tratamiento de contingencias operativas normales, como relevos y sustituciones de vehículo.**

Desde el punto de vista económico, el esquema transaccional propuesto, que incorpora cobros por expedición, modificación y anulación del FUEC, junto con un modelo de pago anticipado, introduce costos recurrentes ex ante que generan presiones de liquidez y descalces de flujo de caja, especialmente en pequeñas y medianas empresas y en modalidades como el transporte escolar, caracterizadas por contratos de vigencia prolongada y recaudo posterior a la prestación del servicio. Estos efectos se ven agravados por el contexto macroeconómico previsto para 2026, asociado al incremento del salario mínimo y del auxilio de transporte.

El análisis identifica además una asimetría regulatoria entre documentos habilitantes funcionalmente equivalentes, como el FUEC en el transporte especial y el Manifiesto de Carga en el transporte de carga, particularmente en lo relativo a la tarifa transaccional por evento. Desde los principios de eficiencia, neutralidad y reducción de costos de transacción, esta diferencia carece de justificación suficiente y exige una revisión integral del esquema propuesto, incluyendo la viabilidad jurídica de alternativas como la tarifa cero u otros mecanismos de financiamiento sistémico.

En el ámbito jurídico, el documento concluye que el proyecto requiere una motivación reforzada, sustentada en estudios técnicos y económicos verificables, que garantice los

principios de proporcionalidad, razonabilidad y respeto por la confianza legítima. Así mismo, **se precisa que el documento no define ni convalida al RUNT como autoridad emisora del FUEC, ni avala usos amplios o discrecionales de datos privados, limitándose a exigir reglas claras de gobernanza, finalidad, minimización y control del tratamiento de la información, en defensa del debido proceso y la sostenibilidad del sector.**

En consecuencia, el análisis desarrollado **permite concluir que el proyecto de resolución no debe ser adoptado ni expedido en su versión actual, y que resulta procedente retirarlo para su reformulación integral, incorporando un plan de alistamiento técnico, un rediseño del esquema tarifario, un tratamiento diferenciado por modalidad y una eventual implementación futura basada en pruebas piloto y participación efectiva del sector.** Este enfoque no constituye un retroceso en la política pública, sino un ajuste responsable del ciclo regulatorio, orientado a asegurar una implementación jurídicamente sólida, técnicamente viable y económicamente sostenible del FUEC electrónico.

### **Síntesis de la Solicitud.**

- **Retirar el Proyecto de Resolución “Por la cual se adopta e implementa en el Registro Único Nacional de Tránsito, la expedición electrónica del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC y otras disposiciones”**, y establecer una mesa técnica con un cronograma gradual, verificable y concertado con el sector.
- Realizar y publicar un estudio de Análisis de Impacto Normativo y económico - financiero, con participación del sector, que sustente la razonabilidad de tarifas, eventos de cobro, cargas administrativas y beneficios esperados.
- Establecer requisitos mínimos técnicos previos: acuerdos de nivel de servicio (SLA), continuidad del servicio, contingencia offline o alternativa operacional, pruebas piloto, pruebas de carga, ciberseguridad, protección de datos, soporte y mesa de ayuda con tiempos de respuesta.
- Revisar la estructura tarifaria del FUEC electrónico para que no genere costo directo por evento, en línea con el manifiesto de carga.
- Incorporar en el análisis regulatorio el choque macroeconómico por el incremento del SMMLV 2026 y del auxilio de transporte, y su efecto en la imposibilidad contractual de indexar o trasladar costos en la mayoría de los contratos del transporte especial.
- Instalar una mesa técnica permanente con gremios, empresas y el operador del sistema para ajustar procesos críticos como son los relevos, cambios de conductor/vehículo, transporte escolar con adulto acompañante, retorno en vacío, contratos multi-mes, consorcios/uniones temporales, y convenios.

## **1. INTRODUCCIÓN.**

El Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cumple una función esencial para la movilidad cotidiana y programada de múltiples grupos de usuarios: estudiantes, empleados, turistas, usuarios del servicio de salud y grupos específicos. Su continuidad, calidad y seguridad dependen de un equilibrio entre la regulación estatal, la sostenibilidad económica de las empresas habilitadas y la capacidad operativa de los vehículos propios, vinculados o en convenio. En la práctica, el transporte especial opera con altos estándares de cumplimiento documental (tarjeta de operación, pólizas, revisión técnico-mecánica, SOAT, etc.), y con obligaciones adicionales de control contractual a

través del Formato Único de Extracto del Contrato (FUEC), instrumento diseñado para acreditar en vía la existencia del contrato y la habilitación de la operación.

La experiencia del sector muestra que el FUEC, además de ser un documento de control, es un mecanismo de gestión del riesgo dado que permite rastrear la operación, clarificar el marco del contrato, establecer responsabilidad frente a usuarios y contratantes, y servir como soporte ante auditorías internas, reclamaciones de seguros y verificaciones de autoridades. Sin embargo, también ha evidenciado fricciones operativas y costos administrativos relevantes, especialmente cuando se exige su porte físico, cuando se realizan múltiples modificaciones por cambios de vehículo o conductor y cuando el control en vía no cuenta con herramientas tecnológicas suficientes para verificar en tiempo real la legalidad del servicio.

En ese contexto, el Ministerio de Transporte ha venido avanzando en la implementación de la expedición electrónica del FUEC a través del Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el objetivo de disponer de información en línea y en tiempo real para autoridades, empresas y contratantes, reduciendo la dependencia del papel y fortaleciendo la capacidad de control estatal. Esta dirección estratégica es, en principio, adecuada y coherente con la transformación digital del Estado y con los principios de eficiencia y coordinación administrativa, siempre que el diseño regulatorio y el diseño tecnológico tengan en cuenta la realidad operativa del transporte especial y la sostenibilidad del ecosistema empresarial, incluyendo empresas pequeñas, medianas y grandes, con niveles distintos de madurez digital.

No obstante, la transición hacia un esquema electrónico centralizado puede generar riesgos y cargas no deseadas si se implementa de manera abrupta, sin un periodo de prueba suficiente, sin una estrategia robusta de contingencia, y sin un análisis económico que dimensione el efecto de los costos transaccionales como son las tarifas por expedición/modificación/anulación, costos de capacitación, adaptación tecnológica, tiempos administrativos, costos de conectividad y soporte. A diferencia de otros servicios, en el transporte especial, los eventos de cambio, por ejemplo, relevos de conductor, reemplazo de vehículo por mantenimiento, reprogramaciones por tráfico o clima, son frecuentes y constituyen parte de la operación normal; por ello, un esquema que cobre por cada modificación puede traducirse en un incremento estructural de costos difícilmente trasladable al contratante.

Adicionalmente, el año 2026 inicia con un choque macroeconómico significativo para el sector. El incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) y del auxilio de transporte fijados por el Gobierno Nacional, que se trasladan de manera directa a la estructura de costos laborales (conductor, auxiliares, administrativos) y a las obligaciones asociadas (prestaciones sociales y, en la medida aplicable, aportes a seguridad social y parafiscales). Este incremento, al ser de magnitud extraordinaria en comparación con promedios históricos recientes, altera la capacidad de flujo de caja del sector y limita su margen para absorber costos regulatorios adicionales inesperados. En muchos casos, los contratos vigentes de transporte especial no contemplan mecanismos de indexación inmediata o de reajuste proporcional de tarifas, lo que obliga a las empresas a soportar el incremento durante periodos prolongados, incrementando el riesgo de incumplimientos, suspensión de rutas, informalización o salida del mercado de pequeñas empresas.

El presente documento tiene como finalidad presentar al Ministerio de Transporte un concepto integral, técnico, jurídico y económico-financiero, sobre la conveniencia y viabilidad de implementar el FUEC electrónico en los términos propuestos, con énfasis en

los riesgos de implementación, los impactos económicos no previstos y las implicaciones jurídicas para empresas, conductores, contratantes y autoridades de control. A partir de dicho análisis, se formula una petición concreta de retiro del Proyecto de Resolución para su adopción e implementación, acompañada de recomendaciones de rediseño regulatorio y de un plan mínimo de alistamiento y transición.

El documento se construye con base en el texto del Proyecto de Resolución que adopta e implementa la expedición electrónica del FUEC en el RUNT, complementado con normativa vigente aplicable al transporte especial, al régimen administrativo y sancionatorio, a la transformación digital y a la protección de datos personales. De la misma forma, se incorpora una simulación financiera por escenarios (1, 5, 10, 20, 50 y 100 FUEC's) que ilustra el efecto de las tarifas y de los costos administrativos asociados, así como el impacto comparativo del incremento del SMMLV 2026 en la estructura de costos del sector.

El enfoque es propositivo y reconoce el valor de la política pública de digitalización, pero se insiste en la necesidad de una implementación sostenible, gradual y técnicamente segura, en consonancia con los principios de la función administrativa, y con el deber del Estado de diseñar regulaciones razonables que no generen cargas desproporcionadas ni afectaciones innecesarias a la prestación continua del servicio público.

**Desde una perspectiva de política pública, resulta pertinente precisar que la presente solicitud no cuestiona la orientación estratégica de digitalización del sector transporte, ni los beneficios potenciales asociados a la reducción de asimetrías de información, mejora de trazabilidad y fortalecimiento del control estatal. El análisis se circunscribe exclusivamente a la secuencia temporal, al diseño económico del instrumento y a las condiciones de implementación, en la medida en que estos determinan su viabilidad financiera, eficiencia operativa y sostenibilidad intertemporal para los agentes regulados.**

## 2. ANTECEDENTES.

### 2.1. Finalidad del FUEC y su Rol en el Transporte Especial.

El Formato Único de Extracto del Contrato (FUEC) se concibe como el documento de transporte que acredita, en vía, que un vehículo está prestando el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial en ejecución de un contrato válido suscrito por una empresa habilitada con una persona natural o jurídica contratante. Su objetivo central es permitir a la autoridad de control verificar la legalidad del servicio, el origen contractual y la correspondencia entre el vehículo, el contrato y la operación específica como es el origen, destino, tipo de recorrido y vigencia, reduciendo la informalidad y fortaleciendo el control.

En la práctica, el FUEC también cumple un papel de gobernanza dado que obliga a la empresa a mantener información estructurada de contratos, vehículos y conductores; facilita auditorías por parte de contratantes; y sirve como elemento de trazabilidad en caso de incidentes viales o reclamaciones. No obstante, **su implementación histórica en papel y con diligenciamiento local ha generado interpretaciones dispares, cargas administrativas y, en algunos casos, prácticas no deseadas, por ejemplo, cobros internos no transparentes, emisión masiva en papel, dificultad para corregir errores, y aplicación sancionatoria sin herramientas tecnológicas adecuadas.**

### 2.2. Evolución Normativa y Operativa.

La reglamentación del transporte especial y del FUEC se ha desarrollado mediante normas de rango legal y reglamentario como la Ley 105 de 1993 y la Ley 336 de 1996; decretos compilatorios y resoluciones reglamentarias del Ministerio de Transporte. En lo operativo, el sector ha transitado por fases. Una fase predominantemente física, FUEC en papel, seguida de procesos de estandarización del formato y contenidos, y posteriormente la planeación de una fase de expedición electrónica a través de un sistema centralizado (RUNT).

El Proyecto de Resolución analizado, señala expresamente que, a partir de su entrada en vigencia, inicia la etapa 2 prevista en la Resolución 6652 de 2019, mediante la cual se reglamenta la expedición del FUEC a través del Sistema RUNT en línea y en tiempo real. Este hito es relevante. Implica un cambio del modelo de expedición y control, desde mecanismos físicos o locales hacia un modelo centralizado, con validaciones en el sistema y con acceso en tiempo real para autoridades y actores autorizados.

El tránsito hacia un modelo electrónico, sin embargo, no es únicamente un cambio tecnológico; es un cambio regulatorio y operativo que afecta: *i)* los flujos de trabajo de las empresas y su personal administrativo; *ii)* la forma de gestionar contratos en ejecución y los cambios propios de la operación; *iii)* los tiempos de respuesta ante contingencias, por ejemplo, sustitución de vehículo; *iv)* la interacción con contratantes; y *v)* el riesgo sancionatorio en vía cuando la expedición o consulta depende de conectividad y disponibilidad del sistema central.

## **2.2. Elementos Principales del Proyecto de Resolución sobre FUEC Electrónico.**

- Inicio de la etapa 2 de expedición del FUEC a través del Sistema RUNT, en línea y en tiempo real, desde la vigencia del acto administrativo.
- Registro y gestión de contratos, en modalidad física o electrónica, incluyendo la obligación de adjuntar soporte del contrato al sistema.
- Migración de contratos, convenios y FUEC vigentes por archivo plano, permitida por una única vez antes del inicio de operación del sistema para cada empresa.
- Disponibilidad de aplicaciones móviles para empresas (registro, consulta, generación, modificación y anulación del FUEC) y para contratantes (consulta).
- Validación previa de pago anticipado mediante unidades FUPAS para cada trámite de generación, modificación o anulación.
- Definición de tarifas por FUEC según vigencia, desde un día hasta un mes, con cobro mensual para contratos de mayor duración y cobro por modificaciones/anulaciones.
- Esquema de verificación en vía, orientado a que el vehículo cuente con FUEC vigente en el sistema durante todo el recorrido, y reglas específicas para retorno en vacío y para casos en que el vehículo no esté prestando el servicio.

## **2.3. Problemas Operativos y Riesgos.**

El Proyecto busca resolver, entre otros, *i)* la dificultad de verificación en vía cuando el control depende de portar papel; *ii)* la dispersión de información contractual y la imposibilidad de tener datos consolidados de operación; y *iii)* la necesidad de contar con herramientas de consulta para autoridades y ciudadanía. En términos de política pública, estos objetivos son legítimos y coherentes con el deber de control del Estado.

No obstante, **el Proyecto también puede introducir riesgos:** *i)* dependencia tecnológica y vulnerabilidad ante fallas del sistema o de conectividad; *ii)* multiplicación de costos por

cobros transaccionales, especialmente en modificaciones y anulaciones frecuentes; *iii*) presión administrativa sobre empresas pequeñas con baja capacidad digital; *iv*) riesgos de calidad de datos por migración única y cargues masivos; y *v*) riesgos jurídicos por sanciones derivadas de fallas tecnológicas o de transición insuficiente. Estos riesgos justifican que el Ministerio adopte un enfoque de implementación gradual, con alistamiento y pruebas piloto, y con medidas de mitigación y alivio económico.

**Desde el punto de vista económico-regulatorio, los riesgos identificados no se derivan del uso de un instrumento electrónico de control, sino del esquema de costos y de incentivos incorporado en el modelo transaccional propuesto. En particular, la combinación de cobros por evento, dependencia operativa de validación centralizada y ausencia de diferenciación entre eventos normales de ejecución y modificaciones sustanciales del contrato, genera ineficiencias asignativas, incrementa costos marginales no discrecionales y distorsiona los incentivos al cumplimiento, especialmente en operaciones de alta frecuencia.**

### **3. MARCO NORMATIVO APLICABLE.**

El análisis técnico-jurídico y económico-financiero de la implementación del FUEC electrónico debe enmarcarse en el sistema de fuentes aplicable al transporte, a la función administrativa, a la transformación digital del Estado y a la protección de datos personales. A continuación, se presenta un marco normativo mínimo y relevante para la evaluación de la medida y para la solicitud de retiro del Proyecto de Resolución.

#### **3.1. Constitución Política.**

- Artículo 2. Fines esenciales del Estado, incluida la garantía de derechos y la prestación eficiente de servicios públicos.
- Artículo 6. Responsabilidad de los particulares y servidores públicos por infringir la Constitución y la ley.
- Artículo 23. Derecho fundamental de petición.
- Artículo 29. Debido proceso, aplicable también a actuaciones administrativas y sancionatorias.
- Artículo 83. Principio de buena fe en las actuaciones de particulares y autoridades.
- Artículo 209. Principios de la función administrativa (igualdad, moralidad, eficacia, economía, celeridad, imparcialidad y publicidad), así como coordinación y control.
- Artículo 333. Libertad económica y límites por interés social; deber estatal de impedir obstrucción o restricción indebida.
- Artículo 334. Intervención del Estado en la economía para racionalizarla y lograr fines de bienestar.
- Artículos 365 y 366. Servicios públicos y prioridad del gasto social.

#### **3.2. Normas Marco del Transporte y del Transporte Especial.**

- Ley 105 de 1993. Disposiciones básicas del transporte; principios de seguridad, calidad, libertad de acceso, eficiencia y responsabilidad.
- Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional del Transporte). Régimen del servicio público de transporte; habilitación, control y régimen sancionatorio sectorial.
- Decreto 1079 de 2015 (Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte). Compilación normativa del sector, incluyendo la reglamentación del transporte terrestre automotor especial y del FUEC.

- Decreto 431 de 2017 (y normas concordantes). Ajustes al régimen del transporte especial y desarrollo de la obligación del FUEC; habilitación al Ministerio para reglamentar la expedición.
- Decreto 478 de 2021. Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.
- Resolución 6652 de 2019 del Ministerio de Transporte. Reglamentación del FUEC, su contenido, vigencia, porte y reglas operativas, y definición de etapas de implementación.

### **3.3. Normas sobre Tránsito, RUNT y Control.**

- Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre) y normas modificatorias. Régimen de tránsito, competencias de autoridades y medidas de inmovilización según infracciones.
- Ley 1005 de 2006. Lineamientos sobre el RUNT y su sostenibilidad como sistema de información para el tránsito y transporte.
- Reglamentación tarifaria del RUNT para servicios transaccionales y mecanismos de recaudo (FUPAS, entre otros).

### **3.4. Normas de Procedimiento Administrativo y Participación.**

- Ley 1437 de 2011 (CPACA). Procedimiento administrativo, deber de motivación, principios, y control judicial de actos administrativos (incluida la suspensión provisional ante jurisdicción contenciosa).
- Ley 1755 de 2015. Regulación del derecho fundamental de petición.
- Ley 962 de 2005 y normas de racionalización de trámites. Enfoque de simplificación, reducción de cargas y eliminación de requisitos innecesarios.

### **3.5. Normas sobre Documentos Electrónicos, Firma y Archivo.**

- Ley 527 de 1999. Mensajes de datos, comercio electrónico y firma digital; reconocimiento jurídico de documentos electrónicos.
- Decreto 2364 de 2012 (firma electrónica) y normativa asociada. Equivalencia funcional y requisitos de mecanismos de firma y autenticación, según aplique.
- Ley 594 de 2000 (Ley General de Archivos). Gestión documental, preservación y autenticidad de documentos.
- Normas de gobierno digital aplicables al sector público (políticas de interoperabilidad, seguridad de la información y servicios ciudadanos digitales), según lineamientos vigentes.

### **3.6. Normas de Protección de Datos Personales y Seguridad de la Información.**

- Ley 1581 de 2012. Régimen general de protección de datos personales; principios de finalidad, libertad, veracidad, transparencia, seguridad y confidencialidad.
- Decretos reglamentarios y lineamientos de la autoridad de protección de datos (SIC) sobre medidas de seguridad, gestión de incidentes y transferencias.
- Régimen de habeas data y derechos de titulares de datos: acceso, rectificación, actualización y supresión.

### 3.7. Normas Macroeconómicas Relevantes para el Análisis de Impacto Normativo.

- Decreto 1469 de 2025. Fijación del SMMLV para 2026.
- Decreto 1470 de 2025. Fijación del auxilio de transporte para 2026.
- Régimen de negociación colectiva y fijación del salario mínimo (Ley 278 de 1996), como marco general de la política salarial.

### 3.8. Doctrina y Jurisprudencia Relevante.

Sin perjuicio de un desarrollo más amplio en el análisis jurídico, se destacan criterios doctrinales y jurisprudenciales que suelen aplicarse cuando una medida administrativa introduce cambios regulatorios con impacto económico significativo o afecta expectativas legítimas de los administrados:

- **Principio de confianza legítima y buena fe.** Desarrollado por la Corte Constitucional (por ejemplo, SU-360 de 1999) y por el Consejo de Estado en múltiples providencias, exigiendo transiciones razonables cuando se cambian reglas de juego de manera abrupta.
- **Principio de proporcionalidad y razonabilidad en cargas administrativas y económicas.** La administración debe elegir medidas idóneas y necesarias, evitando cargas excesivas frente al fin perseguido.
- **Principio de legalidad y tipicidad en materia sancionatoria administrativa.** Límites al ejercicio punitivo estatal y exigencia de claridad normativa en conductas y consecuencias (Corte Constitucional, C-094 de 2021, entre otras).
- **Deber de motivación y de soporte técnico de actos administrativos de carácter general.** Necesidad de estudios y razones suficientes, especialmente cuando se crean tarifas, se imponen cargas o se introducen procedimientos obligatorios.

**Adicionalmente, conforme a los principios de mejora regulatoria y calidad normativa promovidos por la OCDE, el Departamento Nacional de Planeación y la política de Análisis de Impacto Normativo (AIN), las medidas regulatorias que introducen costos económicos recurrentes, tarifas transaccionales y nuevas cargas administrativas obligatorias deben estar precedidas de una evaluación integral que compare alternativas, cuantifique impactos económicos directos e indirectos y analice efectos distributivos. La ausencia o insuficiencia de este análisis incrementa el riesgo de ineficiencia regulatoria, sobre-regulación y pérdida de bienestar social, elementos que justifican el retiro del Proyecto de Resolución solicitado.**

## 4. ANÁLISIS TÉCNICO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL FUEC ELECTRÓNICO EN EL RUNT.

### 4.1. Alcance Funcional del Sistema Propuesto.

El Proyecto de Resolución configura un modelo en el cual la expedición, modificación, anulación y consulta del FUEC se realiza en el Sistema RUNT, a través de un portal empresarial y aplicaciones móviles. De acuerdo con el Proyecto, el sistema se soporta en módulos funcionales y procesos transaccionales que exigen validaciones previas, especialmente relacionadas con el estado del vehículo, del conductor, de las pólizas y de la tarjeta de operación, así como con la disponibilidad de unidades de pago anticipado (FUPAS) para ejecutar cada trámite.

El alcance no se limita al FUEC. El Proyecto estructura un ciclo completo: registro y gestión del contrato (incluido su soporte), administración de vehículos y conductores, expedición del extracto (FUEC) en línea, gestión de modificaciones por eventos operativos, consulta y reportes, y verificación en vía por autoridades. Se trata de un cambio de arquitectura institucional: la fuente de verdad pasa a ser el sistema central, y la operación del servicio público depende de la disponibilidad de dicho sistema para emitir o modificar el documento habilitante.

#### **4.2. Flujo Operativo de Negocio en el FUEC Electrónico.**

A partir del Proyecto, el flujo operativo mínimo puede representarse de la siguiente manera:

- Paso 1. Registro y autenticación del usuario. La empresa registra usuarios en el portal y estos aceptan los términos y condiciones definidos para el uso del sistema.
- Paso 2. Registro del contrato/convenio. La empresa registra el contrato, adjunta su soporte y declara la información base (contratante, objeto, vigencia, rutas o recorridos, etc.).
- Paso 3. Selección del vehículo y conductor. Se vinculan vehículos y conductores habilitados al contrato o al FUEC, según el módulo y el tipo de servicio (incluido adulto acompañante en transporte escolar).
- Paso 4. Expedición del FUEC. El sistema valida requisitos y disponibilidad de unidad FUPAS; genera el FUEC en línea y en tiempo real, con atributos de vigencia y recorrido.
- Paso 5. Ejecución y control en vía. Durante el recorrido, autoridades verifican que el vehículo cuente con FUEC vigente en el sistema.
- Paso 6. Modificación o anulación. Por eventos operativos, la empresa puede modificar o anular el FUEC, lo cual genera un nuevo trámite, consume unidad FUPAS y, conforme al Proyecto, genera tarifa.
- Paso 7. Reportes y trazabilidad. La empresa y el Ministerio pueden consultar reportes de FUEC's expedidos/cancelados, vehículos utilizados, orígenes/destinos, contratos y convenios.

#### **4.3. Gestión de Relevos (cambio de conductor/vehículo) y Continuidad Operacional.**

El transporte especial presenta una particularidad operacional, la ocurrencia frecuente de relevos, cambios de conductor o sustitución de vehículo por eventos normales (fatiga, turnos, enfermedad, mantenimiento, fallas mecánicas, restricciones de circulación, pico y placa en ciertas jurisdicciones, etc.). Un sistema de FUEC electrónico debe reconocer que estos cambios no alteran el objeto del contrato; alteran los medios de ejecución. **Por tanto, desde el punto de vista técnico y contractual, se trata de eventos de ejecución que deben gestionarse con mecanismos ágiles y de bajo costo transaccional, en esquemas similares al manifiesto de carga, sin generar costos directos por evento.**

En materia de legitimación del tratamiento, se recomienda que el acto administrativo y/o el modelo de gobernanza del sistema precisen: *i*) quién actúa como responsable y quién como encargado del tratamiento; *ii*) la base jurídica aplicable por tipo de dato (deber legal, ejecución contractual o consentimiento cuando corresponda); *iii*) políticas explícitas de consentimiento informado y trazable para titulares cuando aplique, especialmente respecto de conductores, propietarios, contratantes y terceros; y *iv*) mecanismos de ejercicio de derechos (acceso, corrección, supresión) con trazabilidad

El Proyecto contempla expresamente la posibilidad de modificar el FUEC para cambios de vehículo y de conductor, pero establece restricciones. Existen campos que no pueden modificarse para garantizar integridad, por ejemplo, tipo de recorrido, fechas de inicio y fin, origen y destino. Esto es razonable para evitar adulteraciones sustanciales; sin embargo, puede generar rigidez cuando el servicio requiere ajustes logísticos como reprogramaciones, cambios de recorrido por cierre de vías, etc., que no son cambios del objeto contractual sino adaptaciones operativas. Si el sistema obliga a anular y expedir un nuevo FUEC por cambios menores, se multiplican trámites y costos.

Adicionalmente, el Proyecto señala que, si la empresa decide modificar un contrato registrado en el sistema y este tiene un FUEC asociado que acredita una operación en curso, dicha operación finalizará en el momento en que se realice la modificación al contrato. Este punto es crítico. Desde el punto de vista de continuidad del servicio, puede introducir cancelaciones involuntarias de FUEC's vigentes por ajustes administrativos del contrato, generando riesgo sancionatorio y contractual. La recomendación técnica es separar claramente: *i)* modificaciones estructurales del contrato, que sí pueden exigir cierre de operación, de *ii)* ajustes menores o administrativos que no deberían afectar operaciones en curso.

De igual forma, debe precisarse si el FUEC se limita a un único origen y un único destino por documento, y cómo se parametrizarán los contratos de disponibilidad o de operación con destinos variables (por ejemplo: servicios empresariales con múltiples sedes, turismo, logística de eventos o traslados no lineales). Sin esta precisión, el sistema podría obligar a anulaciones y reexpediciones recurrentes por variaciones normales del servicio, incrementando costos transaccionales y riesgo sancionatorio.

#### **4.4. Migración de Información y Calidad de Datos.**

El Proyecto prevé que cada empresa podrá migrar por archivo plano, por una única vez y antes del inicio de la operación, la información de contratos, convenios y FUEC que se encuentren vigentes. Esta disposición tiene un efecto técnico y de gestión del cambio altamente sensible. **Una migración única implica que errores de formato, campos incompletos o inconsistencias de datos podrían requerir correcciones manuales posteriores, incrementando tiempos y riesgos.** La migración de contratos y FUEC's vigentes requiere, como mínimo, un ambiente de pruebas (sandbox), validadores previos, guías técnicas claras, y un mecanismo de reintentos controlados antes del go-live.

Además, la calidad de datos en el RUNT debe ser coherente con las bases existentes (vehículos, empresas, tarjetas de operación, pólizas, conductores). Cualquier desalineación en la data maestra puede impedir la expedición del FUEC. **En un modelo centralizado, la indisponibilidad de datos correctos se traduce en imposibilidad de operar, por lo que la gobernanza de datos y los mecanismos de corrección, incluyendo trazabilidad y auditoría, deben estar definidos antes de la entrada en operación.**

#### **4.5. Disponibilidad, Continuidad y Contingencia.**

El Proyecto indica que el sistema debe garantizar disponibilidad permanente y que se definirá un plan de contingencia, manuales y mesa de ayuda. Sin embargo, para un servicio que condiciona la operación legal del transporte, la definición general no es suficiente. Se requiere un acuerdo de nivel de servicio (SLA) detallado, con métricas de disponibilidad mensual, tiempos máximos de respuesta, tiempos de recuperación ante fallas (RTO), punto objetivo de recuperación (RPO), y protocolos de escalamiento. La experiencia en sistemas

transaccionales críticos muestra que, sin SLA exigibles y sin pruebas de estrés, la indisponibilidad puede afectar simultáneamente a miles de vehículos y rutas.

La contingencia debe contemplar al menos tres escenarios: *i)* caída total del sistema central; *ii)* indisponibilidad parcial, por región, por módulo, o por congestión; y *iii)* ausencia de conectividad móvil en rutas intermunicipales o rurales. Para cada escenario se requiere un mecanismo de verificación temporal, verificable y auditable, que no exponga a empresas y conductores a sanciones por eventos ajenos a su control. Ejemplos de contingencia pueden incluir la emisión anticipada de FUEC's con QR verificable offline por un periodo limitado; listas de autorización temporales firmadas digitalmente; o procedimientos de registro diferido con trazabilidad.

Adicionalmente, debe definirse una mesa de ayuda 7x24 con indicadores de gestión obligatorios con tiempo de primera respuesta, tiempo promedio de solución, tasa de escalamiento, porcentaje de casos resueltos por severidad, y un esquema de priorización por criticidad (P1–P4). La ausencia de estos parámetros genera riesgo de indisponibilidad prolongada en operación real y eleva el costo de cumplimiento.

**El análisis desarrollado no evalúa la capacidad tecnológica del RUNT en abstracto, sino el riesgo económico y operativo derivado de concentrar en un único sistema transaccional la habilitación legal de un servicio público esencial. En sectores con alta criticidad operativa, la dependencia total de una plataforma central introduce riesgos sistémicos que deben ser internalizados mediante mecanismos automáticos de contingencia, con el fin de minimizar pérdidas económicas, interrupciones de servicio y costos de cumplimiento no atribuibles a los agentes regulados.**

**La ausencia de definiciones suficientes sobre niveles de servicio, continuidad operativa, protocolos de contingencia y mecanismos efectivos de soporte evidencia que el proyecto no se encuentra en estado de adopción. Estas carencias técnicas justifican el retiro del proyecto en la versión actualmente propuesta, antes de avanzar en cualquier esquema de implementación.**

#### **4.6. Ciberseguridad y Protección de Datos.**

El sistema de FUEC electrónico maneja información sensible: datos del contratante, persona natural o jurídica, datos del contrato, datos de conductores, rutas, horarios y patrones de movilidad. Estos datos deben ser tratados bajo principios de finalidad, minimización, seguridad y confidencialidad. Además, existe riesgo de exposición de información comercial sensible, por ejemplo, rutas de transporte empresarial y de información personal como identificación de conductores, menores en escolar, etc.

Desde una perspectiva técnica, la plataforma debe implementar controles de seguridad acordes con buenas prácticas, tales como autenticación fuerte, gestión de roles y permisos, registro de auditoría (logs) inalterables, cifrado en tránsito y en reposo, prevención de ataques (DDoS, inyección, robo de credenciales), y un proceso formal de gestión de vulnerabilidades. El Proyecto incluye una obligación general de garantizar integridad, autenticidad e inalterabilidad de la información y de cumplir con las normas de archivo y protección de datos; no obstante, se recomienda complementar la regulación con exigencias concretas de seguridad y con auditorías externas periódicas, dada la criticidad del servicio.

Adicionalmente, se identifica como un aspecto crítico de gobernanza del sistema la definición precisa de los perfiles de usuario autorizados para interactuar con la plataforma RUNT en la gestión del FUEC electrónico. El Proyecto de Resolución hace referencia a

“usuarios autorizados por la empresa”, sin delimitar de manera expresa quiénes pueden ostentar dicha calidad, bajo qué roles, con qué alcances funcionales y bajo qué régimen de responsabilidad.

Desde una perspectiva de seguridad de la información, control administrativo y debido proceso, resulta necesario que la regulación establezca perfiles de usuario claramente tipificados, por ejemplo, administrador de empresa, operador autorizado, auditor interno, con el principio de mínimo privilegio, de modo que cada usuario solo pueda ejecutar las acciones estrictamente necesarias para su función. La ausencia de esta delimitación puede permitir que terceros o personas no idóneas interactúen con el sistema con aprobación genérica de la empresa, incrementando el riesgo de errores, uso indebido de información, suplantaciones y controversias sobre responsabilidad.

En materia de legitimación del tratamiento, se recomienda que el acto administrativo y/o el modelo de gobernanza del sistema precisen: *i*) quién actúa como responsable y quién como encargado del tratamiento; *ii*) la base jurídica aplicable por tipo de dato (deber legal, ejecución contractual o consentimiento cuando corresponda); *iii*) políticas explícitas de consentimiento informado y trazable para titulares cuando aplique, especialmente respecto de conductores, propietarios, contratantes y terceros; y *iv*) mecanismos de ejercicio de derechos (acceso, corrección, supresión) con trazabilidad.

Adicionalmente, se identifica un riesgo técnico relevante asociado a la centralización en el RUNT de información operativa y comercial sensible derivada del FUEC electrónico. A diferencia de los reportes fiscales o administrativos existentes, el FUEC electrónico consolida información de alta granularidad, incluyendo la relación entre contratos, contratantes, vigencias, tipo de servicio, vehículos y conductores, lo que permite inferir patrones operativos, capacidad efectiva y nichos de mercado de las empresas habilitadas.

Desde una perspectiva de gobernanza de datos y libre competencia, esta concentración de información exige salvaguardas explícitas que garanticen la finalidad estricta del tratamiento, la limitación de uso a funciones de inspección, vigilancia y control, y la prohibición expresa de cualquier uso secundario, analítico o comercial, distinto a los fines regulatorios. **La ausencia de estas reglas incrementa el riesgo de asimetrías de información, uso indebido, acceso excesivo o reidentificación de información agregada, aun cuando no exista intención dolosa por parte del operador del sistema.**

En el marco del FUEC electrónico, el sistema de información podrá conocer y tratar únicamente los datos contractuales mínimos indispensables para el ejercicio de la función pública de control del transporte, tales como la identificación de las partes, la vigencia del contrato, la modalidad del servicio, el vehículo y el conductor asignados, y el área u origen-destino de operación. **En ningún caso resulta jurídicamente procedente el acceso, almacenamiento o tratamiento de información comercial sensible no necesaria, como valores contractuales, márgenes, condiciones económicas o cláusulas privadas, cuya inclusión vulneraría los principios de finalidad y minimización del dato.** La delimitación expresa de estos alcances es necesaria para garantizar la protección de datos, la libre competencia y la confianza legítima del sector.

En consecuencia, **resulta necesario que el esquema de implementación del FUEC electrónico incorpore reglas claras sobre gobernanza de datos, incluyendo perfiles de acceso por rol, trazabilidad y auditoría de consultas, políticas de retención limitada, y delimitación expresa de las entidades autorizadas a acceder a la información, con el**

**fin de mitigar riesgos regulatorios, proteger la información comercial estratégica de las empresas y preservar condiciones de competencia leal en el mercado.**

#### **4.7. Comparativo Técnico.**

En el sector coexisten modelos tecnológicos: *i)* empresas que gestionan el FUEC con herramientas propias (Excel/plantillas); *ii)* empresas que utilizan software privado especializado (SaaS o instalado), con módulos de contratos, rutas y FUEC; y *iii)* empresas con sistemas integrados de operación y flota. La implementación del FUEC electrónico centralizado puede abordarse de dos maneras: *a)* uso directo del portal/aplicación del RUNT, o *b)* interoperabilidad mediante integración con software privado que consuma servicios del RUNT por medio de API's o interfaces estandarizadas.

Técnicamente, la integración con software privado puede reducir errores y tiempos administrativos, porque permite automatizar la carga de datos, reutilizar bases existentes y gestionar relevos de manera más eficiente. Sin embargo, si el RUNT no ofrece API's estables, ambientes de prueba y documentación adecuada, la integración se vuelve costosa y genera riesgos. Por ello, un componente esencial del alistamiento técnico debe ser la **publicación de especificaciones de integración, un entorno de pruebas permanente, y un modelo de certificación de proveedores tecnológicos, evitando monopolios o barreras de entrada.**

#### **4.8. Requisitos Mínimos Recomendados antes de la Entrada en Operación.**

Con el fin de mitigar riesgos y asegurar una implementación sostenible, se proponen requisitos mínimos previos al go-live:

- Publicación de manuales operativos y técnicos completos (portal, app móvil, migración, roles, validaciones, reportes) y capacitación certificada para empresas y autoridades.
- SLA público y exigible. Disponibilidad mínima mensual, tiempos de respuesta por transacción, RTO/RPO, ventanas de mantenimiento, y esquema de compensación por indisponibilidad.
- Plan de contingencia con procedimientos de continuidad operacional verificables y auditables, aplicable a fallas del sistema y a ausencia de conectividad.
- Pruebas piloto por regiones y por tipos de operación (escolar, salud, empresarial, turismo, etc.), con reporte público de resultados, incidencias y ajustes.
- Ambiente de pruebas (sandbox) y validadores de archivo plano de migración, con capacidad de reintentos y soporte técnico especializado.
- Especificaciones de interoperabilidad (API's) y programa de certificación de software privado, para permitir integración y reducir costos administrativos.
- Auditoría de ciberseguridad previa a la puesta en producción, con gestión de vulnerabilidades y plan de respuesta a incidentes.
- Definición de reglas específicas para relevos y cambios operativos frecuentes, procurando que estos eventos no generen cobros repetitivos o, al menos, cuenten con topes y exenciones.

**La inexistencia de pruebas de interoperabilidad end-to-end, ambientes controlados y validación técnica con los sistemas utilizados por las empresas refuerza la necesidad de retirar el Proyecto de Resolución y, no de avanzar en una adopción parcial o condicionada que traslade riesgos operativos del sector.**

## **5. ANÁLISIS ECONÓMICO-FINANCIERO.**

### **5.1. Metodología y Supuestos de Modelación.**

Este análisis estima el impacto económico-financiero incremental asociado a la implementación del FUEC electrónico en el RUNT, considerando: *i*) costos directos por tarifas transaccionales (expedición, modificación y anulación); *ii*) costos administrativos internos por gestión de trámites; *iii*) efectos de caja por pago anticipado (FUPAS); y *iv*) choque macroeconómico por incremento del SMMLV y auxilio de transporte en 2026. El objetivo no es definir el costo exacto de cada empresa, que depende de su operación específica, sino proveer un marco cuantitativo razonable y escenarios comparables para dimensionar el impacto y sustentar la solicitud de retiro del Proyecto de Resolución.

#### **5.1. Supuestos Principales (escenario base):**

- Tamaños de operación: 1, 5, 10, 20, 50 y 100 FUEC's emitidos por mes (aprox. equivalente al número de vehículos/servicios activos).
- Tarifas por FUEC (Proyecto): \$600 COP para vigencia de 1 día; \$15.400 COP para vigencia superior a 1 día e inferior o igual a 1 mes; y para contratos de mayor duración, cobro mensual completo por cada mes o fracción.
- Eventos de operación: se asume una tasa base de modificaciones del 20% y de anulaciones del 5% respecto de los FUEC's emitidos (esto es, 1,25 trámites por FUEC). Se incluye un escenario de estrés en anexos.
- Costos administrativos internos: 10 minutos promedio por trámite (emisión/modificación/anulación), incluyendo verificación y soportes. Costo hora administrativo aproximado: 2 SMMLV 2026 con factor de costo laboral 1,55 (prestaciones/cargas), dividido en 240 horas/mes.
- Perfiles de vigencia: *i*) Diario (100% 1 día), *ii*) Mensual (100% 1 mes), y *iii*) Mixto (30% diario/70% mensual).
- Impacto salarial: se estima el incremento del costo laboral mínimo de 2026 vs 2025 por conductor (salario + cargas proporcionales + diferencia del auxilio), con factor 1,55 sobre el salario base; se presenta sensibilidad para un escenario de afectación efectiva del 23,7%.

#### **5.2. Costos Directos del Sistema.**

La estructura tarifaria propuesta implica que no solo la expedición, sino también la modificación y la anulación generan cobro. En operaciones con alta frecuencia de cambios, relevos de conductor, reemplazo de vehículo, la tarifa se multiplica y se vuelve menos predecible. Además, en contratos mensuales o de mayor duración, la diferencia entre un FUEC diario (\$600) y un FUEC mensual (\$15.400) introduce un salto relevante que debe analizarse detenidamente, porque condiciona el costo mensual por vehículo y la forma de programar la operación.

#### **5.3. Costos Indirectos y Efectos de Caja.**

Además de las tarifas, la implementación del FUEC electrónico genera costos indirectos que suelen ser mayores que la tarifa misma en empresas pequeñas: *i*) tiempos administrativos; *ii*) capacitación; *iii*) adaptación tecnológica (dispositivos móviles, conectividad, software); *iv*) gestión documental y cargue de soportes; *v*) costos por errores y reprocesos, especialmente durante la transición y migración; y *vi*) riesgos de indisponibilidad del sistema que pueden ocasionar pérdida de viajes, penalidades contractuales o sanciones.

**El uso obligatorio de pago anticipado (FUPAS) tiene, además, un efecto de capital de trabajo: las empresas deben mantener saldos prepagados suficientes para operar, lo cual inmoviliza caja, incrementa la necesidad de financiamiento de corto plazo, y se vuelve especialmente sensible en 2026 por el incremento de la nómina.**

**Aun considerando escenarios de gradualidad o fases de implementación, el diseño económico del proyecto requiere una reformulación estructural, por lo que resulta procedente el retiro del Proyecto de Resolución, previo a cualquier eventual redefinición del esquema.**

#### 5.4. Simulación Financiera - Escenario Base (20% modificaciones y 5% anulaciones).

A continuación, se presentan tres tablas por perfil de operación. El costo total incluye i) tarifa RUNT por trámite y ii) costo administrativo interno estimado. Los valores son referenciales y deben entenderse como órdenes de magnitud.

**Tabla 5.4.1. Perfil Diario (100% FUEC's de 1 día).**

FUEC's/mes	Operaciones/mes (incl. mod/anul)	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.25	\$750.0	\$4.712.0	\$5.462.0	\$65.540.0
5	6.25	\$3.750.0	\$23.558.0	\$27.308.0	\$327.698.0
10	12.5	\$7.500.0	\$47.116.0	\$54.616.0	\$655.396.0
20	25.0	\$15.000.0	\$94.233.0	\$109.233.0	\$1.310.793.0
50	62.5	\$37.500.0	\$235.582.0	\$273.082.0	\$3.276.982.0
100	125.0	\$75.000.0	\$471.164.0	\$546.164.0	\$6.553.964.0

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 5.4.1 modela un escenario en el que la totalidad de los FUEC expedidos corresponde a servicios de vigencia diaria, típico de operaciones puntuales, transporte ocasional, eventos, turismo o servicios no recurrentes. El análisis incorpora no solo la expedición del FUEC, sino también un supuesto conservador de 20 % de modificaciones y 5 % de anulaciones, lo que eleva el número de trámites efectivos por FUEC a 1,25.

Aunque la tarifa unitaria diaria (\$600 COP) puede parecer baja en términos nominales, la tabla evidencia que el costo administrativo interno (tiempo del personal dedicado a registrar, validar, corregir y soportar cada trámite) se convierte en el principal componente del costo total. **A medida que aumenta el volumen mensual de FUEC, el costo agregado crece de forma casi proporcional, mostrando que incluso en servicios diarios, donde el costo RUNT es mínimo, el esquema transaccional introduce costos operativos recurrentes no despreciables, especialmente relevantes para empresas pequeñas, donde estos costos no se diluyen y afectan directamente el flujo de caja.**

**Tabla 5.4.2. Perfil Mensual (100% FUEC's de hasta 1 mes).**

FUEC's/mes	Operaciones/mes (incl. mod/anul)	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.25	\$19.250.0	\$4.712.0	\$23.962.0	\$287.540.0
5	6.25	\$96.250.0	\$23.558.0	\$119.808.0	\$1.437.698.0
10	12.5	\$192.500.0	\$47.116.0	\$239.616.0	\$2.875.396.0
20	25.0	\$385.000.0	\$94.233.0	\$479.233.0	\$5.750.793.0
50	62.5	\$962.500.0	\$235.582.0	\$1.198.082.0	\$14.376.982.0
100	125.0	\$1.925.000.0	\$471.164.0	\$2.396.164.0	\$28.753.964.0

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 5.4.2 representa el escenario más común del transporte especial. Servicios continuos o recurrentes (escolar, empresarial, salud, etc.) que requieren FUEC con vigencia mensual. En este caso, la tarifa por FUEC (\$15.400 COP) genera un salto significativo frente al perfil diario, y al incorporarse las modificaciones y anulaciones propias de la operación real, el costo transaccional mensual por vehículo se vuelve estructural, no marginal. La tabla demuestra que, a partir de volúmenes medios (10, 20 o más FUEC mensuales), el costo anual agregado alcanza cifras relevantes que se superponen a una estructura de costos ya presionada por nómina, seguros y mantenimiento. **Desde una perspectiva económica, este perfil evidencia que el FUEC electrónico deja de ser un simple documento de control y pasa a comportarse como un costo fijo recurrente por unidad operativa, difícilmente trasladable a tarifas en contratos de precio fijo, lo que contribuye a la ruptura del equilibrio económico del contrato.**

**Tabla 5.4.3. Perfil Mixto (30% diario / 70% mensual).**

FUEC's/mes	Operaciones/mes (incl. mod/anul)	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.25	\$13.700.0	\$4.712.0	\$18.412.0	\$220.940.0
5	6.25	\$68.500.0	\$23.558.0	\$92.058.0	\$1.104.698.0
10	12.5	\$137.000.0	\$47.116.0	\$184.116.0	\$2.209.396.0
20	25.0	\$274.000.0	\$94.233.0	\$368.233.0	\$4.418.793.0
50	62.5	\$685.000.0	\$235.582.0	\$920.582.0	\$11.046.982.0
100	125.0	\$1.370.000.0	\$471.164.0	\$1.841.164.0	\$22.093.964.0

Fuente: Elaboración propia.

La tabla 5.4.3 refleja un escenario operativo realista para muchas empresas del sector, donde coexisten servicios diarios ocasionales y servicios mensuales recurrentes. Este perfil mixto permite observar cómo el sistema tarifario del FUEC electrónico produce un efecto acumulativo. Los costos diarios no compensan los costos mensuales, sino que se suman a ellos, manteniendo elevada la carga transaccional total. La tabla muestra que, **incluso con una proporción significativa de FUEC diarios, el costo anual se acerca rápidamente a los valores del perfil mensual puro, confirmando que el diseño tarifario no genera economías de escala ni incentivos a la eficiencia operativa.**

Desde el punto de vista regulatorio, este escenario es especialmente relevante porque evidencia que el impacto económico del FUEC electrónico no se limita a casos extremos, sino que afecta de manera transversal a empresas con operaciones diversificadas, reforzando la conclusión de que **la implementación inmediata del esquema resulta económicamente inviable sin una fase de transición o ajustes en el diseño de cobros.**

### **5.5. Impacto del Incremento del SMMLV 2026 y su Interacción con el FUEC Electrónico.**

El costo laboral es el principal componente de la estructura de costos del transporte especial. En 2026, el SMMLV se incrementó a \$1.750.905 COP y el auxilio de transporte a \$249.095 COP, lo que incrementa de forma directa el costo de conductores y personal de apoyo. Para dimensionar el efecto mínimo, se estima el incremento del costo laboral mensual por conductor, salario con cargas proporcionales más diferencia del auxilio, entre 2025 y 2026. Este cálculo es conservador. Muchas empresas pagan por encima del mínimo, incluyen recargos y horas extra, y operan con más de un conductor por vehículo en ciertos servicios.

La siguiente tabla presenta el incremento anual de costo laboral por tamaño, asumiendo un conductor por vehículo/FUEC.

**Tabla 5.5. Incremento Anual Costo Laboral.**

<b>Tamaño (vehículos o FUEC's/mes)</b>	<b>Incremento mensual costo laboral por 1 conductor (COP)</b>	<b>Incremento anual costo laboral (COP)</b>
<b>1</b>	\$556.573	\$6.678.873
<b>5</b>	\$2.782.864	\$33.394.365
<b>10</b>	\$5.565.728	\$66.788.730
<b>20</b>	\$11.131.455	\$133.577.460
<b>50</b>	\$27.828.638	\$333.943.650
<b>100</b>	\$55.657.275	\$667.887.300

Fuente: Elaboración propia.

De esta forma, aun cuando la tarifa por FUEC pueda parecer moderada frente al costo total anual de nómina, su efecto marginal se vuelve crítico en 2026, porque se suma a un choque laboral de gran magnitud y a una reducción del margen operativo. En un entorno de contratos de precio fijo o indexaciones limitadas, la empresa no puede trasladar simultáneamente el incremento salarial y los nuevos costos transaccionales del FUEC electrónico, generando presiones de caja que pueden comprometer la continuidad del servicio.

**Desde un enfoque microeconómico, el impacto del FUEC electrónico no debe analizarse únicamente en términos del valor unitario de la tarifa, sino como un costo marginal recurrente que se acumula sobre procesos operativos no discrecionales. En un entorno caracterizado por márgenes reducidos y rigidez contractual, la acumulación de estos costos incrementa el costo medio de operación, deteriora el flujo de caja y reduce la capacidad de absorción de choques exógenos, como el incremento salarial extraordinario de 2026.**

## **5.6. Comparativo de Alternativas.**

Para evaluar alternativas tecnológicas, se recomienda distinguir entre costos transaccionales, por trámite, y costos fijos, licenciamiento, soporte, capacitación. En el uso directo del RUNT, el costo transaccional está definido por la tarifa y por el tiempo administrativo; en software privado, el costo fijo puede ser mayor (licencia mensual), pero el costo administrativo puede ser menor si existe automatización y gestión eficiente de relevos. En ambos casos, **si el RUNT mantiene el cobro por transacción, la empresa termina soportando un costo doble: i) licencia de software y ii) tarifa por FUEC.**

Por ello, para evitar duplicidad y proteger la competitividad del sector, se sugiere: i) habilitar interoperabilidad mediante API para que software privado consuma el servicio del RUNT con menor fricción; ii) contemplar un esquema tarifario diferenciado para integraciones certificadas (reducción por eficiencia y menor carga operativa); y iii) considerar una tarifa cero, de forma que las empresas puedan migrar sin afectar la prestación del servicio.

### **5.6.1. Transporte Escolar.**

En el caso del transporte escolar, el esquema de FUEC electrónico introduce un costo regulatorio habilitante que debe ser asumido y fondeado por la empresa antes de la prestación efectiva del servicio, mientras que el recaudo proveniente de los padres de familia se materializa de forma posterior, usualmente con rezagos temporales y niveles de mora. Este descalce temporal entre costos ex ante e ingresos ex post genera un impacto financiero adicional no evaluado, incrementa la presión sobre la liquidez, eleva el costo financiero implícito del servicio y traslada al prestador el riesgo de fondeo del sistema, sin que el proyecto normativo contemple mecanismos de diferimiento, compensación o ajuste.

**En los contratos de transporte escolar con vigencias típicas de diez (10) meses, el esquema de FUEC electrónico introduce una lógica transaccional mensual que obliga al prestador a expedir y fondear anticipadamente un FUEC por cada periodo, aun cuando el recaudo proveniente de los padres de familia se materializa de forma posterior y con rezagos temporales.** Adicionalmente, durante la ejecución de estos contratos es frecuente la ocurrencia de contingencias operativas normales, como averías, mantenimientos correctivos o sustitución preventiva de vehículos que, bajo el modelo propuesto, requieren modificaciones del FUEC con costo adicional, incrementando la presión financiera y el riesgo operativo. Este diseño genera un descalce estructural entre la duración contractual, el momento del pago del usuario final y la habilitación regulatoria del servicio, trasladando al transportador escolar el riesgo de fondeo y de continuidad del servicio sin mecanismos normativos explícitos de compensación o flexibilidad.

## **5.7. Asimetría Regulatoria entre el FUEC y Manifiesto de Carga.**

### **5.7.1. Equivalencia Funcional de los Instrumentos.**

**Desde una perspectiva de diseño regulatorio, el Formato Único de Extracto del Contrato (FUEC) en el transporte especial y el Manifiesto de Carga en el transporte de carga cumplen una función habilitante equivalente.** Ambos constituyen requisitos obligatorios y previos para la prestación legal del servicio, permiten identificar la operación específica, soportan los controles en vía y sirven como insumo para las labores de inspección, vigilancia y control por parte de las autoridades competentes. En ninguno de los dos casos se trata de servicios discrecionales ni de instrumentos que generen valor económico privado para el operador, sino de mecanismos estrictamente regulatorios.

### **5.7.2. Tratamiento Económico Diferenciado.**

Pese a esta equivalencia funcional, el tratamiento económico asignado a cada instrumento presenta una asimetría regulatoria significativa. **Mientras el Manifiesto de Carga se concibe como un componente sistémico del control del transporte de carga y no está sujeto a un cobro transaccional directo por evento al transportador, el FUEC electrónico se incorpora al esquema tarifario del RUNT como un trámite individual, sujeto a cobro por expedición, modificación y anulación.** Este diseño traslada de manera directa al prestador del servicio el costo de la función regulatoria, convirtiendo un requisito habilitante en un costo ex ante recurrente.

### **5.7.3. Evaluación desde la Economía Regulatoria.**

Desde la óptica de la economía regulatoria, esta diferencia carece de justificación bajo los principios de eficiencia, proporcionalidad y neutralidad regulatoria. La experiencia del transporte de carga demuestra que al no tener tarifa por evento de documentos habilitantes responde a criterios de reducción de costos de transacción, preservación de la continuidad operativa y estímulo a la formalidad. En contraste, **la tarifa transaccional del FUEC introduce distorsiones en la estructura de costos del transporte especial, incrementa el riesgo financiero del prestador y genera un efecto regresivo sobre empresas de menor escala, sin que se evidencie un beneficio regulatorio proporcional.**

**Desde el punto de vista jurídico y económico, no existe obligación legal de establecer un cobro transaccional por la expedición del FUEC electrónico. La normatividad vigente habilita al Ministerio de Transporte para definir el esquema tarifario**

**aplicable al sistema, incluyendo la opción de tarifa cero, cuando el instrumento cumple una función habilitante obligatoria y su cobro por evento genera distorsiones económicas, incrementa los costos de transacción y afecta la formalidad. La experiencia del Manifiesto de Carga demuestra que el financiamiento sistémico de documentos habilitantes constituye una alternativa válida y eficiente de política pública, orientada a garantizar el control sin trasladar cargas regresivas a los prestadores del servicio.**

## **5.8. Escenarios de Estrés y Sensibilidad.**

En anexos se incluye un escenario de estrés con 40% de modificaciones y 10% de anulaciones, que refleja operaciones con alta dinámica como relevos frecuentes, sustituciones, cambios de programación. Adicionalmente, se presenta sensibilidad para una afectación efectiva del 23,7% en el costo laboral mínimo, como escenario de riesgo. El resultado cualitativo es consistente, a mayor dinámica operacional, mayor multiplicación de costos transaccionales, y mayor exposición de empresas y conductores a fallas del sistema y riesgos sancionatorios.

**La asimetría identificada en el tratamiento tarifario de instrumentos habilitantes funcionalmente equivalentes confirma que el proyecto no debe ser adoptado en su versión actual, y que el retiro del texto propuesto constituye el mecanismo idóneo para restablecer coherencia y eficiencia regulatoria.**

## **6. ANÁLISIS JURÍDICO (COMPETENCIA, MOTIVACIÓN, PROPORCIONALIDAD Y TRANSICIÓN).**

### **6.1. Competencia del Ministerio de Transporte y Potestad Reglamentaria.**

El Ministerio de Transporte, como autoridad rectora del sector, cuenta con competencia para reglamentar aspectos operativos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, incluyendo los documentos de control como el FUEC, en desarrollo de las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 y de los decretos reglamentarios compilados en el Decreto 1079 de 2015. La expedición de un acto administrativo de carácter general para definir condiciones técnicas y operativas de un documento de control se ubica, en principio, dentro del ámbito de su competencia.

Sin embargo, la validez y conveniencia de una reglamentación no se agota en la competencia formal. De conformidad con el artículo 209 de la Constitución y los principios del CPACA, la actuación administrativa debe ser razonable, proporcional, motivada y eficiente. Cuando una medida introduce cargas económicas nuevas (tarifas) y condiciona la operación legal del servicio a un sistema transaccional centralizado, se incrementa el estándar de motivación y soporte técnico exigible.

### **6.2. Naturaleza Jurídica de las Tarifas y Necesidad de Soporte Técnico-Económico.**

El Proyecto fija tarifas por expedición, modificación y anulación del FUEC. En el derecho administrativo colombiano, los cobros asociados a servicios o trámites pueden adoptar distintas naturalezas (tasas, derechos, precios públicos o tarifas de servicios), y su validez depende de la existencia de habilitación normativa, de criterios de cálculo y de la relación con el costo del servicio. En el caso del RUNT, la sostenibilidad del sistema y la fijación de tarifas tienen un marco legal específico. Por ello, una modificación sustancial en el esquema de cobros, en especial la extensión del cobro a modificaciones y anulaciones

frecuentes debe estar soportada en un estudio técnico-económico transparente y verificable, que demuestre proporcionalidad, necesidad y ausencia de alternativas menos gravosas.

En ausencia de un estudio de costos y de una evaluación de impacto regulatorio, el riesgo jurídico es doble: *i*) riesgo de falsa motivación o insuficiencia de motivación del acto administrativo; y *ii*) riesgo de desproporcionalidad por imposición de cargas económicas que no guardan relación razonable con el fin perseguido o con el costo real del servicio. **En este sentido, la solicitud de retiro del proyecto de Resolución se fundamenta en la necesidad de que el Ministerio de Transporte presente el soporte técnico y económico de la medida.**

### **6.3. Principios de Proporcionalidad, Razonabilidad y Confianza Legítima.**

La jurisprudencia constitucional y contencioso-administrativa ha desarrollado el principio de confianza legítima como una manifestación de la buena fe (artículo 83 CP) y de la seguridad jurídica. Cuando el Estado modifica de manera abrupta reglas de juego que han servido de base para decisiones económicas y organizacionales de los administrados, debe adoptar medidas de transición razonables para evitar afectaciones desproporcionadas y para permitir la adaptación gradual. Este criterio se vuelve especialmente relevante en sectores regulados y de servicio público, donde la continuidad del servicio es un interés general.

Aplicado al caso, el tránsito del FUEC físico/local hacia un FUEC electrónico centralizado con tarifas por transacción y con condiciones operativas estrictas requiere: *i*) transición suficiente; *ii*) capacitación; *iii*) pruebas piloto; *iv*) definición de contingencias; y *v*) medidas de alivio económico con esquemas sin costo directo por evento, en la fase previa a cualquier adopción. **Un esquema que impone cobros repetitivos por eventos normales (relevos) puede considerarse irrazonable, porque no diferencia entre cambios sustanciales y cambios operativos, y porque incrementa costos sin garantizar beneficios inmediatos medibles.**

Además, la prueba de proporcionalidad exige evaluar si la medida es idónea, necesaria y ponderada. La idoneidad, digitalizar para controlar, parece cumplirse; la necesidad exige descartar alternativas menos gravosas, por ejemplo, permitir emisión sin costo y/o habilitar mecanismos de verificación QR sin cobro por modificaciones operativas; y la ponderación exige que las cargas no superen los beneficios, especialmente en contextos de choque económico como el incremento del SMMLV 2026.

### **6.4. Seguridad jurídica, Régimen Sancionatorio y Riesgo de Inmovilización.**

La implementación de un documento habilitante electrónico impacta el régimen de control en vía. El Proyecto enfatiza que el vehículo debe contar con FUEC vigente en el sistema durante todo el recorrido, y establece reglas para retorno en vacío y para momentos en que el vehículo no esté prestando el servicio. Este enfoque es razonable, pero debe armonizarse con el régimen sancionatorio del Código Nacional de Tránsito y con la normatividad establecida en el sector, de modo que los conductores y las empresas no queden expuestos a inmovilizaciones por fallas tecnológicas o por falta de conectividad.

Un elemento positivo del Proyecto es que redefine la noción de “portar” el FUEC. La obligación puede entenderse cumplida no solo con documento físico, sino con documento electrónico, o incluso cuando la autoridad pueda consultar en el RUNT la existencia del FUEC vigente. Sin embargo, **en la práctica operativa, la ausencia de lineamientos claros y unificados para autoridades territoriales puede producir interpretaciones dispares y sanciones, especialmente en la etapa inicial.** Por tanto, desde el punto de vista jurídico, es

indispensable que la implementación incluya: *i*) un protocolo nacional de control en vía; *ii*) una circular o directriz clara a autoridades; *iii*) un régimen de transición en el cual no se impongan sanciones por fallas del sistema o por ausencia de conectividad; y *iv*) un mecanismo de consulta offline verificable.

**Desde la perspectiva jurídica, el retiro del Proyecto de Resolución en su versión actual se configura como la medida idónea para proteger la confianza legítima del sector y garantizar una motivación suficiente, evitando la imposición de cargas desproporcionadas sin soporte técnico previo.**

#### **6.5. Protección de Datos, Confidencialidad Contractual y Deber de Seguridad.**

El Proyecto exige adjuntar soportes contractuales al sistema y habilita consultas a autoridades y, en cierta medida, a contratantes. Esto plantea consideraciones jurídicas relevantes: *i*) el contrato puede contener cláusulas de confidencialidad comercial; *ii*) se incluyen datos personales (representantes, conductores, posiblemente usuarios); *iii*) la trazabilidad de rutas y recorridos puede ser información sensible desde el punto de vista de seguridad; y *iv*) el sistema debe cumplir principios de finalidad y minimización de datos.

En consecuencia, el acto administrativo debe delimitar con claridad: qué datos son obligatorios, con qué finalidad, quién puede acceder, bajo qué roles, por cuánto tiempo se conservan, y cuáles son las medidas de seguridad. **La falta de precisión puede generar riesgos de vulneración de la Ley 1581 de 2012 y, por tanto, riesgos legales y reputacionales para el Ministerio, el operador del sistema y las empresas. La solicitud de retiro del Proyecto de Resolución incluye la exigencia de reforzar el componente de protección de datos y de seguridad de la información antes de la entrada en operación masiva.**

#### **6.6. Impacto en la Contratación Privada y en la Ejecución del Contrato.**

El FUEC es un extracto del contrato y no sustituye el contrato mismo. El objeto contractual, por ejemplo, transportar un grupo de estudiantes o empleados entre puntos definidos, no se altera por el hecho de realizar un relevo de conductor o sustituir el vehículo por mantenimiento. Estos son eventos de ejecución del contrato. **La regulación debe evitar confundir la modificación operativa del FUEC con una modificación del objeto del contrato.**

El Proyecto señala que una modificación del contrato en el sistema, cuando existe un FUEC asociado que acredita operación en curso, finaliza dicha operación. Esta regla puede ser desproporcionada si se aplica a ajustes no sustanciales, por ejemplo, corrección de datos del contratante, ajuste de un número de contacto y no distingue entre modificaciones esenciales y formales. Desde el punto de vista jurídico, **la administración debe diseñar mecanismos que no generen terminación automática de operaciones por ajustes administrativos, porque ello podría afectar la continuidad del servicio, generar incumplimientos contractuales y exponer a sanciones.**

En materia de relevos, es jurídicamente recomendable permitir que el FUEC contemple conductores alternos o mecanismos de relevo predefinidos, o que se exonere del cobro por modificaciones cuando el cambio se origine en causas normales de la operación. Lo anterior protege la continuidad del servicio y evita cargas económicas desproporcionadas que, en la práctica, podrían incentivar informalidad o evasión.

## 6.7. Justificación Jurídica del Retiro del Proyecto de Resolución Solicitado.

La solicitud de retiro del Proyecto de Resolución no pretende impedir la política pública de digitalización, sino asegurar su implementación sostenible. Desde el punto de vista jurídico, el retiro del Proyecto de Resolución de la adopción e implementación se justifica en: *i)* necesidad de completar la motivación técnica y económica del acto, *ii)* necesidad de adoptar medidas de transición conforme a confianza legítima, *iii)* prevención de riesgos de afectación a la continuidad del servicio público, *iv)* protección del debido proceso y de la seguridad jurídica en materia sancionatoria, y *v)* deber de coordinación administrativa para que autoridades territoriales apliquen criterios unificados.

Desde una perspectiva de gestión pública, el retiro del Proyecto de Resolución solicitado también cumple una función de gestión del riesgo jurídico e institucional, en la medida en que permite al Ministerio de Transporte ajustar el diseño normativo, fortalecer su motivación técnica y económica, y reducir la probabilidad de controversias administrativas o judiciales posteriores asociadas a eventuales fallas de implementación o a impactos no previstos.

En términos administrativos, el Ministerio de Transporte puede ejercer su potestad de autorregulación mediante: *a)* ajuste del proyecto antes de su expedición definitiva, *b)* modificación del cronograma y de la vigencia, *c)* adopción de un régimen transitorio especial, o *d)* revisión integral de tarifas y eventos de cobro. **El retiro del Proyecto de Resolución solicitado es, por tanto, una medida preventiva y razonable para evitar impactos negativos y litigios posteriores.**

## 7. PETICIÓN AL MINISTERIO DE TRANSPORTE.

En ejercicio del derecho de petición, artículo 23 de la Constitución Política y Ley 1755 de 2015, y con fundamento en los argumentos técnicos, económicos y jurídicos desarrollados, las empresas y gremios suscribientes solicitamos al Ministerio de Transporte, lo siguiente:

7.1. **Retiro del Proyecto de Resolución.** Solicitar el retiro del proyecto de Resolución “*Por la cual se adopta e implementa en el Registro Único Nacional de Tránsito, la expedición electrónica del Formato Único de Extracto del Contrato – FUEC y otras disposiciones*”, con fundamento en consideraciones técnicas, económicas y jurídicas, e incorporación del impacto macroeconómico derivado del incremento del Salario Mínimo Mensual Legal Vigente (SMMLV) para 2026 y, que el mismo no sea adoptado ni expedido hasta tanto se evalúe e incorpore integralmente el análisis técnico, económico y jurídico identificados en el presente documento.

7.2. **Reformulación Integral de la Iniciativa Normativa.** Solicitar que cualquier nueva iniciativa normativa relacionada con el FUEC electrónico sea reformulada integralmente, partiendo de un análisis verificable de impacto regulatorio y de la participación efectiva del sector, y no como un ajuste parcial del proyecto actualmente publicado.

7.3. **Esquema Tarifario sin Costo Directo por Evento (tarifa cero).** Solicitar que el FUEC electrónico no genere costo directo por evento, y que su expedición, modificación o anulación no esté sujeta a cobros transaccionales, en concordancia con el tratamiento del Manifiesto de Carga y con la naturaleza habilitante obligatoria del documento.

- 7.4. **Precisión Expresa sobre la no Obligatoriedad del Cobro.** Precisar de manera expresa que no existe obligación legal de establecer cobros por la expedición del FUEC electrónico, y que, atendiendo a los principios de eficiencia, proporcionalidad y neutralidad regulatoria, el esquema de tarifa cero es el único compatible con la sostenibilidad del servicio y la reducción de costos de transacción.
- 7.5. **Gobernanza y Protección de Datos.** Solicitar que cualquier esquema futuro defina de manera expresa las reglas de gobernanza del tratamiento de la información, incluyendo la delimitación estricta de los datos obligatorios, sus finalidades, perfiles de acceso, trazabilidad, reglas de retención y la prohibición de cualquier uso distinto a la función pública de control, en protección del debido proceso, la libre competencia y la confidencialidad contractual.
- 7.6. **Delimitación del Rol Institucional del RUNT.** Solicitar que se establezca con claridad el rol institucional del sistema RUNT como plataforma tecnológica u operador del sistema de información, sin atribuirle la condición de autoridad emisora del FUEC ni facultades discrecionales sobre la información tratada.
- 7.7. **Alistamiento Técnico Previo.** Solicitar que cualquier nueva versión del proyecto esté precedida de un plan de alistamiento técnico obligatorio, que incluya definición de niveles de servicio (SLA), protocolos de contingencia, mecanismos de verificación temporal de habilitaciones vigentes (sin creación de habilitaciones paralelas), mesa de ayuda 24/7 e interoperabilidad efectiva mediante web services con los sistemas utilizados por las empresas.
- 7.8. **Tratamiento Regulatorio Integral del Transporte Especial.** Solicitar que el diseño regulatorio contemple un tratamiento integral y coherente para el transporte especial, atendiendo sus particularidades operativas, contractuales y de recaudo, evitando trasladar a los prestadores cargas financieras, operativas o sancionatorias no mitigables, y garantizando la continuidad del servicio bajo el esquema de tarifa cero.
- 7.9. **Pruebas Piloto y Validación Previa.** Solicitar la realización de pruebas piloto voluntarias y controladas, con participación efectiva del sector, previas a cualquier adopción normativa de carácter obligatorio, con el fin de validar la viabilidad técnica y operativa del sistema bajo el esquema de tarifa cero.
- 7.10. **Participación Efectiva del Sector en la Construcción Normativa.** Solicitar la participación efectiva y vinculante del sector en mesas técnicas de construcción regulatoria, con el propósito de aportar información operativa y financiera que permita diseñar un sistema de FUEC electrónico jurídicamente sólido, técnicamente viable y económicamente sostenible, sin costo directo por evento.

## 8. CONCLUSIONES.

- 8.1. La digitalización del FUEC y su expedición mediante un sistema electrónico centralizado constituye una medida potencialmente idónea para fortalecer la trazabilidad y el control estatal del transporte especial, siempre que su implementación se realice bajo garantías técnicas, jurídicas y económicas suficientes, y con una clara delimitación de roles institucionales.
- 8.2. El Proyecto de Resolución, en la versión analizada, introduce una dependencia transaccional del sistema para habilitar la operación, lo cual exige estándares elevados de disponibilidad, continuidad, contingencia y soporte. La regulación propuesta no

desarrolla con el nivel de detalle requerido los SLA, protocolos de contingencia, mecanismos offline ni mesa de ayuda 24/7, generando un riesgo operativo y sancionatorio relevante.

- 8.3. La estructura tarifaria planteada, que cobra la expedición, modificación y anulación del FUEC Electrónico, puede multiplicar los costos en operaciones con relevos y cambios frecuentes, pese a que estos constituyen eventos normales de ejecución y no alteraciones del objeto contractual. Este diseño requiere revisión para evitar penalizar la dinámica operativa propia del servicio.
- 8.4. El esquema de pago anticipado mediante FUPAS obliga a inmovilizar caja y a gestionar capital de trabajo adicional, generando presiones de liquidez. Este efecto se agrava en el contexto del año 2026, debido al incremento del SMMLV y del auxilio de transporte, que elevan significativamente los costos laborales y reducen la capacidad del sector para absorber nuevas cargas regulatorias.
- 8.5. En modalidades como el transporte escolar, caracterizadas por contratos de vigencia prolongada y recaudo posterior a la prestación del servicio, el diseño propuesto traslada al prestador el riesgo de fondeo del sistema y penaliza contingencias operativas normales (averías, sustitución de vehículos), sin mecanismos normativos de flexibilidad o compensación adecuados.
- 8.6. Desde la perspectiva de eficiencia y coherencia regulatoria, se identifica una asimetría injustificada entre documentos habilitantes funcionalmente equivalentes, como el FUEC en el transporte especial y el Manifiesto de Carga en el transporte de carga, particularmente en lo relativo a la tarifación transaccional por evento, lo cual introduce distorsiones económicas y carece de justificación bajo los principios de neutralidad y reducción de costos de transacción.
- 8.7. Jurídicamente, no existe obligación legal de establecer un cobro transaccional por la expedición del FUEC electrónico. La normatividad vigente faculta al Ministerio de Transporte para definir el esquema tarifario aplicable, incluyendo la opción de tarifa cero u otros mecanismos de financiamiento sistémico, cuando el instrumento cumple una función habilitante obligatoria y su cobro por evento genera distorsiones económicas, incrementa los costos de transacción y afecta la formalidad y la sostenibilidad del servicio.
- 8.8. La medida requiere una motivación reforzada, sustentada en estudios técnicos y económicos verificables, que garantice los principios de proporcionalidad, razonabilidad y respeto por la confianza legítima. La creación o ajuste de tarifas asociadas a instrumentos habilitantes obligatorios no es automática ni obligatoria, y debe responder a criterios de eficiencia regulatoria.
- 8.9. La protección de datos personales y la confidencialidad contractual exigen una delimitación expresa de los datos obligatorios a tratar, sus finalidades, perfiles de acceso, reglas de retención y medidas de seguridad. La ausencia de estas definiciones incrementa riesgos legales, reputacionales y de libre competencia, aun cuando no exista intención indebida.
- 8.10. El documento no define ni convalida al RUNT como autoridad emisora del FUEC, ni avala usos amplios o discrecionales de datos privados. El análisis se limita a evaluar un esquema propuesto y a exigir reglas claras de gobernanza, control y minimización del dato, en defensa del debido proceso y la sostenibilidad del sector.
- 8.11. En términos de eficiencia regulatoria, el diferimiento del proyecto no constituye un retraso en la política pública, sino un ajuste óptimo del ciclo regulatorio, orientado a maximizar beneficios netos, minimizar costos de implementación y aumentar la probabilidad de cumplimiento efectivo en el mediano plazo.

**Por lo anterior, se concluye que el Proyecto de Resolución no debe ser adoptado en su estado actual, y que resulta procedente su retiro como paso previo a cualquier**

**eventual reformulación, con el fin de garantizar una regulación jurídicamente motivada, técnicamente viable y económicamente sostenible. Se reitera la disposición a participar activamente en mesas técnicas y pruebas piloto, aportando información operativa y financiera que permita diseñar un sistema de FUEC electrónico robusto, interoperable, jurídicamente sólido y económicamente sostenible.**

## **9. REFERENCIAS NORMATIVAS, DOCTRINA Y JURISPRUDENCIA.**

Las siguientes referencias se citan como base normativa y jurisprudencial para el análisis y para la solicitud del retiro del Proyecto de Resolución. La lista no pretende ser exhaustiva; se limita a fuentes principales y relevantes.

### **9.1. Normatividad.**

- Constitución Política de Colombia (1991).
- Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte.
- Ley 336 de 1996. Estatuto Nacional del Transporte.
- Ley 278 de 1996. Comisión permanente de concertación de políticas salariales y laborales (marco de fijación del salario mínimo).
- Ley 527 de 1999. Por medio de la cual se define y reglamenta el acceso y uso de los mensajes de datos, del comercio electrónico y de las firmas digitales.
- Ley 594 de 2000. Ley General de Archivos.
- Ley 769 de 2002. Código Nacional de Tránsito Terrestre (y normas modificatorias).
- Ley 962 de 2005. Racionalización de trámites y procedimientos administrativos.
- Ley 1005 de 2006. Disposiciones relacionadas con el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).
- Ley 1437 de 2011. Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).
- Ley 1581 de 2012. Régimen general de protección de datos personales.
- Decreto 2364 de 2012. Firma electrónica (y normas concordantes).
- Decreto 1079 de 2015. Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte (y modificatorios, incluido Decreto 431 de 2017).
- Decreto 431 de 2017 (y normas concordantes). Ajustes al régimen del transporte especial y desarrollo de la obligación del FUEC; habilitación al Ministerio para reglamentar la expedición.
- Decreto 478 de 2021. Por el cual se modifica y adiciona el Capítulo 6 del Título 1 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, Único Reglamentario del Sector Transporte.
- Resolución 6652 de 2019 del Ministerio de Transporte. Reglamentación del FUEC, su contenido, vigencia, porte y reglas operativas, y definición de etapas de implementación.
- 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) para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor especial”*.
- Decreto 1469 de 29 de diciembre de 2025. Por el cual se fija el salario mínimo mensual legal vigente para el año 2026.
- Decreto 1470 de 29 de diciembre de 2025. Por el cual se fija el auxilio de transporte para el año 2026.

## 9.2. Jurisprudencia.

- Corte Constitucional, Sentencia SU-360 de 1999 (principio de confianza legítima y criterios de transición).
- Corte Constitucional, Sentencia C-094 de 2021 (principios de legalidad y tipicidad en el derecho administrativo sancionador, entre otros desarrollos).
- Consejo de Estado, Sección y providencias compiladas en boletines institucionales sobre confianza legítima (por ejemplo, Boletín ‘Principio de la confianza legítima’ con radicaciones y desarrollo doctrinal).
- Corte Constitucional, jurisprudencia relevante sobre confianza legítima y transición normativa (por ejemplo, T-472 de 2009, entre otras).

## 9.3. Doctrina y Fuentes Técnicas.

- Lineamientos de Gobierno Digital aplicables a sistemas transaccionales del Estado: interoperabilidad, seguridad de la información y servicios ciudadanos digitales (según versiones vigentes).
- Buenas prácticas de gestión de continuidad del negocio y seguridad de la información (por ejemplo, ISO 27001, ISO 22301) como estándares técnicos de referencia (no normativos), aplicables por analogía a la criticidad del servicio.

## ANEXOS.

### Anexo A. Matriz de Riesgos Técnicos, Operativos y Económicos.

La siguiente matriz resume riesgos relevantes identificados para la implementación del FUEC electrónico. Se recomienda usarla como instrumento de gestión y seguimiento en la mesa técnica.

ID	Riesgo	Nivel	Mitigación recomendada
R1	Indisponibilidad total del sistema RUNT (caída general) impide expedir/modificar FUEC y paraliza la operación.	Crítico	Definir SLA exigible, arquitectura redundante, monitoreo 7x24, y contingencia offline verificable.
R2	Indisponibilidad parcial o degradación (lentitud) en horas pico genera filas de trámites y retrasos operativos.	Alto	Pruebas de carga, escalamiento automático, colas y reintentos, y métricas públicas de desempeño.
R3	Ausencia de conectividad en rutas rurales/intermunicipales impide consulta o exhibición del FUEC electrónico.	Alto	Funcionalidad offline (QR verificable), emisión anticipada, y protocolo de control en vía sin sanción por conectividad.
R4	Errores en migración por archivo plano (solo una vez) generan inconsistencias masivas y reprocesos manuales.	Alto	Sandbox, validadores automáticos, múltiples ciclos de prueba, soporte especializado, y permitir reintentos controlados antes del go-live.
R5	Inconsistencias en data maestra (vehículos, tarjetas de operación, pólizas, conductores) bloquean trámites legítimos.	Alto	Mesa de corrección de datos, rutas de escalamiento, y mecanismos de excepción temporal mientras se

ID	Riesgo	Nivel	Mitigación recomendada
			corrige.
R6	Ciberataques (DDoS, robo de credenciales, explotación de vulnerabilidades) afectan disponibilidad y confianza.	Alto	Auditorías de seguridad, WAF, MFA, gestión de vulnerabilidades, SIEM, y plan de respuesta a incidentes.
R7	Exposición de datos personales o información comercial sensible (contratos, rutas) por fallas de seguridad o accesos indebidos.	Alto	Principio de mínimo privilegio, cifrado, auditoría de accesos, y políticas de retención/minimización.
R8	Términos y condiciones definidos por el operador (no por norma) generan inseguridad jurídica para usuarios.	Medio	Incorporar reglas esenciales en el acto administrativo y publicar términos de uso estandarizados con control público.
R9	Cobro por modificaciones/anulaciones en eventos normales (relevos) multiplica costos y desincentiva cumplimiento.	Crítico	Exención o tope a modificaciones por relevo; simplificar cambios; permitir conductores alternos en un mismo FUEC.
R10	Finalización automática de operación en curso por modificación del contrato registrado genera interrupción y riesgo sancionatorio.	Alto	Distinguir modificaciones esenciales vs formales; impedir que ajustes administrativos cancelen operaciones en curso.
R11	Falta de capacitación de autoridades territoriales genera controles dispares e inmovilizaciones injustificadas.	Crítico	Capacitación nacional, circular unificada, y fase sin sanción con acompañamiento.
R12	Falta de soporte y mesa de ayuda efectiva incrementa tiempos de solución y afecta continuidad del servicio.	Alto	Mesa de ayuda con SLA, canales multicanal, y escalamiento por criticidad.
R13	Usabilidad deficiente de portal/app causa errores frecuentes, anulaciones y reprocesos.	Medio	Diseño centrado en usuario, pruebas con empresas reales, y mejoras iterativas antes de go-live.
R14	Interoperabilidad insuficiente con software privado obliga a doble digitación y aumenta costos administrativos.	Alto	Publicar API's, documentación, entorno de pruebas, y certificación de integradores.
R15	Costos de dispositivos y conectividad (smartphones, planes de datos) afectan especialmente a micro y pequeñas empresas.	Alto	Medidas de alivio en transición, apoyos/alternativas offline, y cronograma gradual por tamaño.
R16	Retención y archivo digital de contratos sin delimitación clara de finalidades y acceso puede vulnerar Ley 1581.	Alto	Política de datos, finalidad, roles de acceso, y evaluación de impacto de privacidad.
R17	Ausencia de firma digital/garantías fuertes de autenticidad para FUEC electrónico debilita valor probatorio.	Medio	Implementar mecanismos de firma electrónica/digital y sellado de tiempo; auditoría inalterable.
R18	Ambigüedad sobre	Medio	Clarificar reglas de vigencia

<b>ID</b>	<b>Riesgo</b>	<b>Nivel</b>	<b>Mitigación recomendada</b>
	vigencia (diaria vs mensual) puede generar incentivos de fraccionamiento o sobrecosto.		mínima/máxima, y alinear tarifa con realidad operativa.
R19	Errores o cambios en tarifa anual RUNT sin socialización afectan planeación financiera del sector.	Medio	Publicar metodología tarifaria, socializar con antelación, y aplicar gradualidad.
R20	Pago anticipado FUPAS inmoviliza capital de trabajo y afecta caja en 2026 por choque salarial.	Alto	Mecanismos de facturación diferida, topes, o facilidades de pago; tarifa de transición.
R21	Indisponibilidad genera viajes no realizados, penalidades contractuales y reclamaciones de contratantes.	Alto	Contingencia operativa, cláusulas transitorias, y compensaciones por indisponibilidad.
R22	Aumento de informalidad por dificultad/costo de cumplimiento reduce recaudo y control.	Alto	Alivios económicos, simplificación, y control inteligente focalizado.
R23	Falta de coordinación con entidades de inspección y control para acceso en tiempo real genera cuellos de botella.	Medio	Gobernanza interinstitucional, pruebas con autoridades, y mesa técnica permanente.
R24	Gestión de consorcios/uniones temporales puede ser compleja y generar errores de registro.	Medio	Guías específicas, plantillas y validaciones; soporte especializado.
R25	Gestión del adulto acompañante en escolar y su identificación puede generar tratamiento de datos sensible.	Medio	Minimización de datos, roles, y consentimiento/legitimación de tratamiento.
R26	Falta de claridad en el control del retorno en vacío y su registro puede generar sanciones injustas.	Medio	Protocolos claros, capacitación, y parametrización simple en el sistema.
R27	Cambios de recorrido por cierres viales (origen/destino no modificables) obligan a anular y reexpedir, aumentando costos.	Medio	Permitir ajustes operativos con trazabilidad sin anulación; o exención de cobros por cambios por fuerza mayor.
R28	Inconsistencias en reportes y auditorías pueden afectar supervisión y generar controversias.	Medio	Definir modelo de datos, auditoría, y reconciliación con logs inalterables.
R29	Falta de claridad sobre responsabilidad por veracidad de soportes cargados puede generar sanciones desproporcionadas.	Medio	Reglas de responsabilidad graduada, debida diligencia y posibilidad de corrección sin sanción en transición.
R30	Ausencia de mecanismos de devolución o reversión ante cobros indebidos puede vulnerar principios de economía y debido proceso.	Medio	Procedimiento de PQR y devoluciones; trazabilidad de transacciones.

<b>ID</b>	<b>Riesgo</b>	<b>Nivel</b>	<b>Mitigación recomendada</b>
R31	Falta de pruebas piloto por región y tipo de operación genera implementación a ciegas.	Crítico	Pilotos obligatorios y escalonados; reporte público de resultados.
R32	Sobrecarga operativa inicial (curva de aprendizaje) incrementa errores y costos, especialmente en microempresas.	Alto	Capacitación, acompañamiento y periodo de gracia sin sanción/ sin cobro de modificaciones.
R33	Incompatibilidad de la app con versiones de Android/iOS o dispositivos de gama baja limita acceso.	Medio	Compatibilidad amplia, pruebas con dispositivos reales y canal alterno (web).
R34	Retención excesiva de datos de rutas/horarios puede generar riesgos de seguridad ciudadana.	Medio	Política de retención por mínima necesidad y acceso restringido.
R35	Cambios normativos posteriores sin transición generan litigios y costos de ajuste recurrentes.	Medio	Gobernanza normativa, consulta y transición cada vez que se ajuste el sistema.

Fuente: Elaboración propia.

### **Anexo B. Checklist de Alistamiento Mínimo Antes de Entrada en Operación.**

Checklist propuesto para verificar alistamiento técnico-operativo, de seguridad y de coordinación institucional antes del go-live.

1. Publicar manual operativo del portal empresarial (paso a paso) y manual de la app móvil.
2. Publicar manual técnico de migración por archivo plano (especificación de campos, validaciones y ejemplos).
3. Habilitar ambiente de pruebas (sandbox) permanente para empresas y proveedores de software.
4. Definir e informar roles y permisos (administrador empresa, operador, auditor, contratante).
5. Implementar autenticación multifactor (MFA) para usuarios con privilegios de emisión/modificación.
6. Definir SLA público: disponibilidad mensual mínima, tiempo máximo de respuesta por transacción y ventanas de mantenimiento.
7. Establecer RTO/RPO y plan de recuperación ante desastres (DRP) con pruebas periódicas.
8. Definir protocolo de contingencia por caída total del sistema (operación temporal verificable).
9. Definir protocolo de contingencia por ausencia de conectividad en ruta (consulta offline QR u otro).
10. Implementar mecanismo de emisión anticipada con QR verificable y trazabilidad (cuando aplique).
11. Publicar matriz de eventos de modificación permitidos (relevo de conductor, cambio de vehículo, adulto acompañante, etc.).
12. Definir regla clara: cambios operativos frente a cambios sustanciales del contrato (para no finalizar operaciones en curso).
13. Definir y socializar reglas para retorno en vacío y su verificación en vía.

14. Definir y socializar regla de cuando no es exigible el FUEC (vehículo sin prestar servicio y solo con conductor).
15. Establecer programa nacional de capacitación a autoridades territoriales y organismos de tránsito.
16. Emitir circular nacional de control en vía y lineamientos de no sanción por fallas del sistema en transición.
17. Definir mecanismo de PQR y devoluciones por cobros indebidos o anulaciones por fallas del sistema.
18. Definir esquema de tarifa de transición (cero o reducida) y topes por volumen.
19. Definir exenciones o topes para modificaciones por relevo operativo y por fuerza mayor.
20. Definir mecanismo de facturación diferida o facilidades de pago para evitar inmovilización de caja por FUPAS.
21. Publicar especificaciones de API para integración con software privado, con versión, límites y estabilidad.
22. Implementar certificación de integradores/proveedores (con pruebas y cumplimiento de seguridad).
23. Realizar pruebas piloto por tipo de operación (escolar, empresarial, turismo, salud) y publicar resultados.
24. Realizar pruebas piloto por región (urbano, intermunicipal, rural) y publicar resultados.
25. Implementar monitoreo en tiempo real de disponibilidad y performance (tablero público).
26. Implementar logs de auditoría inalterables (quién emite/modifica/anula; fecha/hora; IP/usuario).
27. Implementar cifrado en tránsito (TLS) y cifrado en reposo para bases y respaldos.
28. Implementar control de acceso por roles y principio de mínimo privilegio.
29. Definir política de retención de datos (contratos, FUEC's, logs) y anonimización donde aplique.
30. Definir evaluación de impacto de privacidad (PIA) y medidas de minimización de datos.
31. Definir quién es responsable del tratamiento (Ministerio/RUNT/operador) y los encargados, con acuerdos.
32. Definir procedimiento de incidentes de seguridad y notificación a titulares/autoridades cuando aplique.
33. Validar compatibilidad de la app con dispositivos de gama baja y versiones comunes de Android/iOS.
34. Habilitar canal alternativo web responsivo para empresas que no puedan usar app.
35. Definir capacidad de carga de documentos (formatos, tamaños) y compresión, sin afectar operación.
36. Definir mecanismo para adjuntar soportes contractuales sin exponer información sensible innecesaria.
37. Definir mecanismo de consulta para contratantes con mínimos datos y sin revelar información sensible.
38. Definir reglas para consorcios/uniones temporales y su registro en el sistema.
39. Definir reglas para convenios empresariales y vehículos vinculados, con claridad.
40. Definir validación automática de requisitos (tarjeta de operación, pólizas, RTM) sin falsos negativos.
41. Definir procedimiento de corrección rápida de data maestra en RUNT.
42. Definir procedimiento de reintento de migración (antes del go-live) y de corrección masiva.
43. Establecer pruebas de integridad para evitar duplicidad de FUEC's por placa/contrato/periodo.

44. Establecer mecanismo de numeración única y verificación de autenticidad (QR + firma/sello).
45. Definir reglas de vigencia mínima/máxima del FUEC respecto del contrato.
46. Definir reglas para fracciones de mes y evitar incentivos perversos (sobre-cobro).
47. Publicar indicadores de gestión: tiempos promedio de trámite, tasas de error, disponibilidad, PQR resueltas.
48. Plan de comunicación y acompañamiento a micro y pequeñas empresas (tutoriales, líneas de ayuda).
49. Periodo de gracia sin sanción y sin cobros por reprocesos en etapa inicial, con condiciones objetivas.
50. Revisión y ajuste normativo posterior al piloto antes de despliegue total.

#### **Anexo C. Simulación Financiera Detallada - Escenario de Estrés.**

Escenario de estrés: 40% modificaciones y 10% anulaciones (1,50 trámites por FUEC). Se mantiene el supuesto de 10 minutos por trámite y costo administrativo conforme al SMMLV 2026. Los resultados muestran el incremento de costos transaccionales cuando la operación es altamente dinámica.

##### **C.1 Perfil Diario (100% 1 día).**

FUECs/mes	Operaciones/mes	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.5	\$900.0	\$5.654.0	\$6.554.0	\$78.648.0
5	7.5	\$4.500.0	\$28.270.0	\$32.770.0	\$393.238.0
10	15.0	\$9.000.0	\$56.540.0	\$65.540.0	\$786.476.0
20	30.0	\$18.000.0	\$113.079.0	\$131.079.0	\$1.572.951.0
50	75.0	\$45.000.0	\$282.698.0	\$327.698.0	\$3.932.378.0
100	150.0	\$90.000.0	\$565.396.0	\$655.396.0	\$7.864.757.0

Fuente: Elaboración propia.

##### **C.2 Perfil Mensual (100% 1 mes).**

FUECs/mes	Operaciones/mes	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.5	\$23.100.0	\$5654.0	\$28.754.0	\$345.048.0
5	7.5	\$115.500.0	\$28.270.0	\$143.770.0	\$725.238.0
10	15.0	\$231.000.0	\$56.540.0	\$287.540.0	\$3.450.476.0
20	30.0	\$462.000.0	\$113.079.0	\$575.079.0	\$6.900.951.0
50	75.0	\$1.155.000.0	\$282.698.0	\$1.437.698.0	\$17.252.378.0
100	150.0	\$2.310.000.0	\$565.396.0	\$2.875.396.0	\$34.504.757.0

Fuente: Elaboración propia.

##### **C.3 Perfil Mixto (30% diario / 70% mensual).**

FUECs/mes	Operaciones/mes	Costo RUNT mes (COP)	Costo admon. mes (COP)	Costo total mes (COP)	Costo total año (COP)
1	1.5	\$16.440.0	\$5.654.0	\$22.094.0	\$265.128.0
5	7.5	\$82.200.0	\$28.270.0	\$110.470.0	\$1.325.638.0
10	15.0	\$164.400.0	\$56.540.0	\$220.940.0	\$2.651.276.0
20	30.0	\$328.800.0	\$113.079.0	\$441.879.0	\$5.302.551.0
50	75.0	\$822.000.0	\$282.698.0	\$1.104.698.0	\$13.256.378.0
100	150.0	\$1.644.000.0	\$565.396.0	\$2.209.396.0	\$26.512.757.0

Fuente: Elaboración propia.

##### **C.4 Sensibilidad - Afectación Efectiva del 23,7% en Costo Laboral Mínimo.**

Como sensibilidad, se presenta el incremento anual de costo laboral mínimo por tamaño si la afectación efectiva se aproxima a 23,7% (escenario de estrés).

Tamaño (vehículos o FUEC's/mes)	Incremento mensual costo laboral (escenario 23,7%) COP	Incremento anual COP
1	\$572.018	\$6.864.213
5	\$2.860.089	\$34.321.064
10	\$5.720.177	\$68.642.127
20	\$11.440.355	\$137.284.254
50	\$28.600.886	\$343.210.635
100	\$57.201.773	\$686.421.270

Fuente: Elaboración propia.

Este valor se incluye como escenario de riesgo para incorporar variaciones adicionales por recargos, ajustes por encima del mínimo u otros componentes laborales.

Elaboró:

**John Jairo Correa Rodríguez**  
[asesor.movilidad.11@gmail.com](mailto:asesor.movilidad.11@gmail.com)  
 Enero de 2026



Agradeciendo de antemano la atención prestada,

### NOTIFICACIONES

Atentamente

### AGREMIACIONES UNIDAS DE COLOMBIA

**OSCAR MONÁ MOLINA**  
 Representante Nacional  
 ANPROVET CEL. 3165222841

Email. [anprovetasociacion@gmail.com](mailto:anprovetasociacion@gmail.com)





Scanned with CamScanner

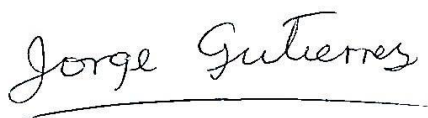
**ANDRES CARDONA**  
Presidente ARTSE (RISARALDA)  
CEL. 3207257969/3146806417  
Email. [artse2018@hotmail.com](mailto:artse2018@hotmail.com)



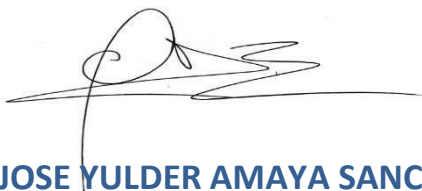
ASOCIACION RISARALDENSE DE  
TRANSPORTADORES DEL SERVICIO ESPECIAL  
"ARTSE"  
Nit. 901262013-8



**SAMUEL CARDENAS TORRES**  
Director Regional ANPROVET SANTANDER  
CEL. 3183122713/3174776170  
Email: [anprovetsantander@gmail.com](mailto:anprovetsantander@gmail.com)



**JORGE GUTIERREZ TOBAR**  
Representante Gremial ESCOLOMBIA UNIDOS  
CEL.3165325039  
Email: [cotranscolombia@gmail.com](mailto:cotranscolombia@gmail.com)



**JOSE YULDER AMAYA SANCHEZ**  
Representante ASONTRAES (VALLE DEL CAUCA)  
CEL 3155685985  
Email. [yasabogados@hotmail.com](mailto:yasabogados@hotmail.com)



**LUIS FRANCISCO LOPEZ**

Director Regional ANPROVET BOYACA  
CEL 3125792090

Email: [franlog12@hotmail.com](mailto:franlog12@hotmail.com)



**GERMAN GRAJALES**

Presidente Corporativo CONALTRANS ONG  
CEL.3164899306

Email: [presidente.corporativo@conaltransong.org](mailto:presidente.corporativo@conaltransong.org)



**JUAN CARLOS CHICA SUAREZ**

Director Regional ANPROVET  
ANTIOQUIA CEL. 3008035609

Email: [anprovetantioquia@gmail.com](mailto:anprovetantioquia@gmail.com)



**HUVER GONZALO ROJAS ROMERO**

Representante ASOPROTELLANOS (META)  
CEL 3102593627

Email: [asoprotellvillavicencio@gmail.com](mailto:asoprotellvillavicencio@gmail.com)



**VICTOR ACUÑA**

Director Regional ANPROVET COSTA ATLANTICA

CEL 3045346125

Email: [anprovetcostaatlantica@gmail.com](mailto:anprovetcostaatlantica@gmail.com)



**PATRICIA DÍAZ SIERRA**

Representante legal Soprotansbol SAS

Cel: 3012376170

Email: [soprotansbol@gmail.com](mailto:soprotansbol@gmail.com)



**JOSE IGNACIO MONTEALEGRE PUENTES**

Presidente nacional

Asociacion Gremial de Transportadores

Cel. 3176683623/3107210115

Email: [agtpnacional@hotmail.com](mailto:agtpnacional@hotmail.com)

