

PROYECTO DE RESOLUCIÓN "Por la cual se actualiza el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC y se dictan otras disposiciones"

FECHA	PERSONA	ENTIDAD	CONTENIDO DE LA OBSERVACION	ACOGIDA	NO ACOGIDA	ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN
21/07/2022	COLFECAR, ASEARGA, DEFENCARGA Y FEDETRANSCOL	COLFECAR, ASEARGA, DEFENCARGA Y FEDETRANSCOL	<p>Reciba un cordial saludo de ASEARGA, COLFECAR, DEFENCARGA Y FEDETRANSCOL, agremiaciones de empresas de transporte de carga por carretera formales, nos dirigimos a Usted para solicitarle extender el término de envío de comentarios al Proyecto normativo "Por la cual se actualiza el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC y se dictan otras disposiciones", el cual fue publicado en la página del Ministerio de Transporte el 19 de julio y tiene como fecha máxima el 24 de julio.</p> <p>Nuestra solicitud se sustenta en que debido a la importancia estratégica de este proyecto normativo, requerimos realizar un análisis disciplinado al mismo de manera que podamos aportar en la construcción de políticas públicas y una reglamentación que redunde en competitividad y eficiencia para la cadena del transporte.</p> <p>Finalmente, reiteramos nuestro apoyo y concurso en la construcción propositiva de políticas que hagan del sector y del país uno más competitivo en aras de lograr una reactivación económica que brinde bienestar a todos los colombianos.</p>			<p>Teniendo en cuenta la importancia y urgencia del proyecto para promover el acceso a la información y el uso de las tecnologías en el sector del transporte de carga y logística, así como, consolidar datos confiables y en línea, procedente de los actores que participan en las operaciones de transporte de carga, fue necesario que la publicación del mismo para consulta pública de la ciudadanía fuera durante cinco (5) días.</p>
23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>PRIMER COMENTARIO (CONSIDERANDOS) – Comentario preliminar sobre la necesidad de agotar el concepto previo de abogacía de la competencia:</p> <p>Encuentra el suscrito que no se señala en las consideraciones del proyecto revisado la eventual o futura solicitud de concepto de abogacía de la competencia ante la Superintendencia de Industria y Comercio, respecto del cual relevamos su necesidad y pertinencia pues tanto la resolución como el manual que la acompaña representan una actividad regulatoria que incidirá en forma importante en las dinámicas del mercado de transporte terrestre automotor de carga por motivos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Crea condiciones de acceso para la prestación de servicios como el transporte en modalidad de acarreo previsto en el Decreto 2044 de 1988. (Registro de Contratación Directa, que no existía antes de su expedición) • Define parámetros de competencia de los prestadores del servicio bajo los diferentes tipos de viaje que el Registro Nacional de Despachos de Carga reconoce. (Sobre los cuales deberán formularse los modelos operativos de los actores del sector). • Genera una externalidad para los Viajes Urbanos y en consecuencia para los diferentes mercados relevantes de transporte urbano en cada ciudad. (Pues crea una obligación de registro y reporte que no existía antes de su expedición) • Señala limitaciones para la prestación del servicio en términos de libre competencia (Como la imposibilidad de generar nuevos manifiestos al superar el 20% de manifiestos no cumplidos) • Constituye un instrumento de información para los diferentes actores del sector con impacto en la medición y vigilancia de las relaciones económicas sectoriales (Expresamente se indica la comparación de datos del RNDC con el SICE-TAC). <p>♦ PROPUESTA: Por lo anteriormente expuesto, se recomienda a su despacho dar cumplimiento a lo dispuesto en el Artículo 07 de la Ley 1340 de 2009.</p>		X	<p>El objeto del proyecto de resolución bajo estudio es la reglamentación y actualización del Sistema del Registro Nacional de despacho de Carga- RNDC, lo cual no conlleva a realizar cambios, ni a crear condiciones, ni regular actividades económicas ni de competencia que ya existen y que están debidamente reglamentadas en el transporte público de carga; así las cosas, el objetivo es realizar una actualización en dicho sistema, en el sentido mejorar la calidad y oportunidad de la información que se registra en el RNDC, y así dar cumplimiento a lo establecido en el documento CONPES 3982.</p> <p>Al respecto se debe tener en cuenta que esta Resolución no esta creando nuevas obligaciones, toda vez que las obligaciones ya estan creadas en el Decreto 1079 de 2015, lo que se busca con esta resolución es indicar el proceso de cómo se envía la información al RNDC para dar cumplimiento a dichas obligaciones, que como bien lo establece la Resolución "actualiza el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC y se dictan otras disposiciones".</p>
23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>SEGUNDO COMENTARIO (ARTÍCULO 07 DE LA RESOLUCIÓN) – Imposibilidad de comparar datos con SICETAC de operaciones no parametrizadas</p> <p>La Resolución y su manual crean tipos de viajes (como los circular, ida y regreso, urbano y multiparada) que no se encuentran contemplados en el SICE-TAC y que no pueden ser costeados bajo el protocolo definido en la Resolución 20213040034405 de 2021 ni mucho menos comparados bajo la previsión del párrafo segundo de la Resolución 757 de 2015.</p> <p>Por lo anterior, no puede expresarse la posibilidad de comparación de datos sin hacer una salvedad que permitan al operador encargado de la aplicación de la norma (como la Superintendencia de Transporte), iniciar investigaciones sin la debida actualización del SICE-TAC conforme a la tipología de viajes propuesta en el proyecto de resolución.</p> <p>♦ PROPUESTA: Aconsejamos incluir un párrafo que instrumente la salvedad requerida, con el siguiente tenor:</p> <p>"Párrafo: Hasta tanto no se realicen actualizaciones a la herramienta SICE-TAC para capturar y parametrizar costos propios de los nuevos tipos de viaje y de manifiesto que se introducen en la presente resolución; únicamente podrán ser objeto de comparación, entre ambas plataformas, las operaciones amparadas con manifiesto de carga del tipo "viaje general".</p>		X	<p>No se acoge.</p> <p>Frente a las observaciones, es preciso indicar en primer lugar que el viaje circular se debe eliminar de la redacción de la Resolución y del Manual.</p> <p>En cuanto al viaje de ida y regreso, para ser comparado en el SICETAC (de conformidad con las Resoluciones 757 de 2015, 20213040034405 de 2021, y las que lo modifiquen, adicione o sustituyan) será el resultado de la suma los costos operativos de 2 rutas.</p> <p>Para el viaje Multiparada, aplica en origen y destino final independientemente si tiene varias paradas, por lo tanto, no se requiere adicionar otro párrafo para desarrollar este aspecto.</p> <p>El viaje urbano, que ahora se denominará municipal el cual incluye área urbana y área rural, no tiene por ahora comparación en SICETAC.</p>

4	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>TERCER COMENTARIO (ARTÍCULO 08 DE LA RESOLUCIÓN) – Imprudencia de la exigencia del "Flete" en los datos requeridos dentro del Manifiesto de Carga</p> <p>Se indica en la resolución: "Los datos requeridos dentro del Manifiesto Electrónico de Carga, los cuales son: el Valor a Pagar, Flete, y la información referente a las relaciones económicas establecidas entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga"</p> <p>Aclaremos que el flete no hace parte de la relación económica Empresa de Transporte – Propietario o poseedor del vehículo, pues el "Flete" se encuentra claramente definido en el Decreto 2228 de 2013 como el precio establecido entre remitente o destinatario con la empresa de transporte.</p> <p>Adicionalmente, tampoco puede ser exigido como un dato del manifiesto de carga por vía de resolución, pues el contenido mínimo del formato del manifiesto electrónico de carga está reglado mediante DECRETO – Artículo 8 del Decreto 2092 de 2011, actualmente compilado en el Artículo 2.2.1.7.5.4. del Decreto 1079 de 2015.</p> <p>❖ PROPUESTA: Aconsejamos eliminar la palabra "Flete" del Artículo 08 de la Resolución.</p>	X	Se realiza un ajuste en el proyecto de Resolución teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 1079 del 2015, en el sentido de eliminar la palabra flete como requisito de registro en el manifiesto electrónico de carga.
5	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>CUARTO COMENTARIO (ARTÍCULO 11 DE LA RESOLUCIÓN) – Desconocimiento de la sociología de la operación de acarreo. En el Numeral 3 del Artículo 11 del proyecto, se hace exigible el "Registro Contratación Directa" que obliga a propietarios o tenedores de vehículos a reportar el acarreo que realicen según el Decreto 2044 de 1988. No obstante, esta obligación desconoce el componente social de aquella operación que, por estar destinada a productos de primera necesidad y de venta directa al consumidor, se han erigido como el método de transporte que atiende las necesidades logísticas y de abastecimiento de población rural. Precisamente, por focalizarse en áreas rurales y recorridos veredales, dadas las dificultades de formalización y conectividad, el transporte bajo la modalidad de acarreo tendrá una significativa dificultad para realizar un reporte en línea tanto por parte del contratante – generador de la carga, como por parte del propietario del vehículo que usualmente es el mismo conductor. ❖ PROPUESTA: Suprimir el "Registro Contratación Directa" tanto de la resolución como del Manual; o, en caso de proceder con el mismo, crear una política pública de formalización al transporte rural que permita analizar las posibilidades de acceso a conectividad y conocimiento de la herramienta RNDC por sus destinatarios para la implementación del reporte.</p>	X	<p>En relación con esta observación no se acoge debido que el artículo en mención no desconoce el componente social del acarreo. La aplicación del artículo 11 de la resolución no afectará el transporte de los productos establecidos en el artículo 1 del Decreto 2044 de 1988, el objetivo es que la información con respecto a este tipo de transporte de carga se registre en el RNDC.</p> <p>Frente a esta observación se indica que el Ministerio de Transporte busca consolidar una información más completa del transporte de carga del país incluyendo el transporte de productos de primera necesidad, en este sentido, se busca fortalecer la estructuración de las políticas públicas.</p> <p>Ahora bien, debe tenerse en cuenta que los medios tecnológicos han avanzado y proporcionan la posibilidad de hacer el registro de esta información en el RNDC desde dispositivos móviles y desde lugares apartados de la geografía colombiana, incluso este registro puede realizarse sin tener conexión a internet, por lo tanto, este registro no se constituye en una limitación de la prestación del servicio.</p> <p>Así mismo, es importante destacar que la transición para este registro otorga con un plazo de 18 meses, para realizar la socialización y que los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos puedan empezar a realizar este registro.</p>
6	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>QUINTO COMENTARIO (ARTÍCULO 12 DE LA RESOLUCIÓN) – Confusa redacción frente a medidas sobre vehículos con omisión en registro inicial.</p> <p>Consideramos que este artículo sobra pues las condiciones de contratación de vehículos con omisiones en registro inicial ya se encuentran regladas en el Artículo 10 del Decreto 632 de 2019.</p> <p>Ahora bien, no vemos claridad en la expresión: "a aquellos vehículos que presenten omisiones en su registro inicial no se les podrá expedir manifiestos de carga", pues puede tener una doble interpretación: como restricción a la empresa de transporte o como limitación que estará dada por el mismo sistema.</p> <p>❖ PROPUESTA: Si la expresión resaltada comporta una restricción a las empresas de transporte, aconsejamos eliminar el artículo ya que las condiciones de contratación de vehículos con omisiones se encuentran normadas por el Artículo 10 del Decreto 632 de 2019.</p> <p>Si la expresión se refiere a una limitación que tendrá el RNDC para la expedición de manifiestos a vehículos con omisiones (sobre los cuales actualmente genera una alerta pero no impide la expedición del MEC), solicitamos expresarlo con claridad, sin perjuicio del debate de legalidad y constitucionalidad que dicha medida pueda atraer.</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>El control de vehículos con omisiones responde al mandato establecido en el Decreto 1079 de 2015, para dar claridad sobre como procederá el sistema ante estas omisiones, se propone la siguiente redacción:</p> <p><i>"Artículo xx. Vehículos identificados con omisiones en el registro inicial y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga. - Para efectos de la contratación y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga, la empresa de transporte deberá consultar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (- RNDC), que el vehículo a contratar no presenten omisiones en su registro inicial. De presentar omisiones, si la Empresa de Transporte decide continuar con el proceso de expedición del Manifiesto Electrónico de Carga para un vehículo marcado con dicha anotación, deberá manifestar en el portal RNDC su autorización asumiendo que es consciente de esta condición previa a la expedición. La información de este proceso será reportada por el RNDC a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia ."</i></p>
7	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>SEXTO COMENTARIO (ARTÍCULO 16 DE LA RESOLUCIÓN) – Alertas del sistema a entidades de control y vigilancia:</p> <p>En el Artículo 16 del Proyecto se menciona que "el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC establece un esquema y procedimiento de monitoreo que permite generar alertas relacionadas con presuntos incumplimientos de las obligaciones establecidas en la normatividad vigente para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga."</p> <p>No obstante, no se definen ni en la resolución ni en su manual, ¿cuáles son las alertas relacionadas con presuntos incumplimientos que brinda el RNDC?, faltando a los principios de transparencia y publicidad.</p> <p>❖ PROPUESTA: Destinar un acápite del manual para detallar las ALERTAS que se pueden generar de posibles incumplimientos y la fuente de consulta de las mismas en el RNDC. Por ejemplo:</p> <p>*Alerta de incumplimiento de tiempos de cargue y descargue – se genera con base en la información de tiempos reales del cumplido de la remesa y/o reportes de empresas GPS, cuando no se realiza ningún ajuste del valor a pagar en el proceso de cumplido de manifiesto de carga.</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Frente a esta observación es importante aclarar que en el "Manual de descripción e instrucciones para la operación general del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC" se establece frente a cada registro un numeral que describe los controles para la calidad de la información, en los cuales se evidencian las alertas que se pueden generar. Respecto a otro tipo de publicidad, es preciso aclarar que deberá ser trabajado como parte de las competencias otorgadas a la Superintendencia de Transporte y deberá realizarse en otro tipo de documento.</p>

8	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>SÉPTIMO COMENTARIO (ARTÍCULO 17 DE LA RESOLUCIÓN) – Necesidad de inclusión de contingencias en sistemas de facturación electrónica En el Artículo 17 del Proyecto establece medidas de contingencia para fallas tecnológicas del RNDC; sin embargo, algunas obligaciones de reporte (como el registro de flete descrito en el numeral 1 del Artículo 11), dependen del sistema de Factura Electrónica de la DIAN. ❖ PROPUESTA: Integrar las posibles contingencias del sistema de factura electrónica de la DIAN mediante la inclusión de un Parágrafo Segundo: Parágrafo Segundo. El Ministerio de Transporte, aceptará los inconvenientes tecnológicos reconocidos por la DIAN en sus servicios informáticos electrónicos que afecten la expedición o aceptación de facturas electrónicas de venta, y el plan de contingencia establecido por aquella entidad como impedimento para el cumplimiento del registro del flete en la facturación electrónica de transporte en los términos que se definen en el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC. Lo anterior, no obsta para que los obligados al reporte realicen el cargue de la factura correspondiente dentro de las 48 horas siguientes al momento en que la DIAN defina que se ha superado la contingencia.</p>	X	<p>El objeto del proyecto de resolución bajo estudio es la reglamentación y actualización del Sistema del Registro Nacional de despacho de Carga- RNDC, razón por la cual, se tienen en cuenta los mantenimientos que se deberán realizar al sistema, para ello, el Ministerio desarrollo un plan de contingencia cuyo procedimiento lo describe en el anexo- Manual, así mismo, se contempló que en el sistema existan posibles fallas tecnológicas o incidentes, para lo cual, también se definió el procedimiento para dichas fallas. Ahora bien, La obligación del generador de reportar el flete esta dada a partir del Decreto 1079 de 2015, no depende de las fallas tecnológicas de la Dian, toda vez que el RNDC permite registrar los fletes a través de la factura electrónica o de manera directa a través del portal web interactivo o del webservices.</p>
9	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>OCTAVO COMENTARIO (ARTÍCULO 19 DE LA RESOLUCIÓN) – Proceso de transición del registro de viaje urbano El registro de viaje urbano es una novedad que introduce la actualización de la herramienta y que representará un reto de formalización para el transporte que se presta en dicho radio de acción. Sin embargo, no es lo mismo implementar aquel registro para viajes que se generan en Bogotá D.C, que para viajes veredales que se realizan en La Fuente (Santander). Por consiguiente, estimamos que la transición para su implementación no solamente debe definirse por un periodo que sea superior a los 4 meses, sino también deberá ser escalonada dependiendo de su categorización (por ejemplo, puede adoptarse la clasificación del Decreto 2106 del 22 de Noviembre de 2019). ❖ PROPUESTA: Modificar la transición para la implementación del registro de viaje urbano, así: "Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga deberán dar cumplimiento escalonado al registro de viaje urbano, dependiendo de la categorización señalada en el Artículo 153 del Decreto 2106 de 2019 de los municipios dónde realicen estas operaciones: Para operaciones urbanas en GRANDES MUNICIPIOS, deberán cumplir con el registro de viaje urbano en los seis -06- meses siguientes a la expedición de la presente resolución. Para operaciones urbanas en MUNICIPIOS INTERMEDIOS, deberán cumplir con el registro de viaje urbano en los doce -12- meses siguientes a la expedición de la presente resolución. Para operaciones urbanas en MUNICIPIOS BÁSICOS, deberán cumplir con el registro de viaje urbano en los dieciocho -18- meses siguientes a la expedición de la presente resolución.</p>	X	<p>No se acoge. Respecto a observación de realizar la categorización de la transición de acuerdo a la clasificación del artículo 156 del Decreto 2106 de 2019, esta observacion NO se acoge, teniendo en cuenta que esta clasificación no tiene relación con la obligación de reportar al RNDC. Ahora bien, respecto al aumento del plazo para la transición, este plazo se aumentará, en este sentido, se efectuó el análisis de la observación realizada, frente a lo cual debe tenerse en cuenta que el tiempo de transición solo aplica para: facturación electrónica y el registro de viaje municipal, por lo tanto, se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (remesa, manifiesto, cumplido de remesa, cumplido de manifiesto y cumplido inicial de remesa) ya se vienen reporte en el RNDC, por lo tanto no requiere de transición, se propone la siguiente redacción: "Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete de Facturación Electrónica y ael Rregistro de Viaje urbano. El Registro de FleteMunicipal, para los demás registros por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no se aplica transición ya que actualmente se encuentran en operación en el RNDC. Para el reporte del registro de flete por parte de los generadores de carga, a través no se aplicará período de transición, . Respecto de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará en estos mismos términos.por parte del generador de la carga como cumplimiento de su obligación de registro del flete se contará con la transición de 12 meses descrita en este artículo. Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa, del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. Parágrafo: Tratándose de la verificación del Registro de Viaje Urbano, para la asignación de turno o agendamiento de citas, de que trata la resolución 20213040005875 de 2021 por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del Sistema de Información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC y su modificatoria 20213040024725 del 2021, será realizado por los autorizados enunciados en el artículo tercero de la mencionada resolución 20213040005875 de 2021, a partir de los 4 meses contados desde la vigencia de la presente resolución. Cumplido este plazo, cesa la opción según la cual las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga registraban el viaje urbano como numero de radicación consecutivo 500000001. En consecuencia, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga que realicen operaciones relacionadas con el viaje urbano a que se refiere el párrafo anterior, deberán realizar el registro Viaje Municipal, cumpliendo las condiciones dispuestas en la presente resolución para el registro de Viaje Municipal, como requisito previo a la solicitud de la asignación de turno o agendamiento de citas en los sistemas de entornamiento portuario para el ingreso al puerto."</p>
10	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>NOVENO COMENTARIO (ARTÍCULO 20 DE LA RESOLUCIÓN) – Definir derogatoria de manuales e instructivos Para claridad de los administrados, aconsejamos que en la vigencia se señale si el MANUAL GENERADORES DE CARGA RNDC y el MANUAL DEL USUARIO RNDC WEB SERVICE se entienden derogados con el manual anexo a la circular; al tiempo que se solicita señalar las guías o instructivos que se deban tener por derogados con su expedición.</p>	X	<p>No se acoge. Con la expedición de la resolución y el "Manual de descripción e instrucciones para la operación general del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC" que hace parte integra de la resolución, por lo tanto se entiende vigente el manual que se presenta en la resolución y las guías en su ultima versión publicadas en la página del Ministerio de Transporte.</p>
11	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>DÉCIMO COMENTARIO (TITULO 1 - GENERALIDADES) – Definición de Generador de Carga: La definición de Generador de Carga en los roles definidos en el Numeral 4.2.1. lo limita a las calidades de remitente o destinatario, al señalar: Generador de carga: Es el remitente o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio [2] (Art. 2.2.1.7.4. del D. 1079 de 2015). La empresa de transporte registrará en cada remesa terrestre de carga el número y tipo de identificación de la persona (natural o jurídica) que tiene la calidad de generador de carga frente al contrato de transporte. La anterior definición DESCONOCE que la calidad de generador de carga puede ostentarla una compañía que sin ser remitente o destinataria del servicio de transporte, contrata el mismo. Noción que se encuentra actualmente reconocida en el MANUAL RNDC – GENERADORES que tiene una definición muy diferente a la señalada en el nuevo manual. ❖ PROPUESTA: Mantener la definición de Generador de Carga suministrada por el MANUAL RNDCGENERADORES: "Generador de carga: es quien contrata a la empresa de transporte para un servicio de transporte de carga y además que en la Remesa expedida por la empresa de transporte lo hayan registrado en la información correspondiente a: Propietario de la Carga o Generador de la Carga o Contratante"</p>	X	<p>Se acoge. Revisada la observación, se acoge y se propone la siguiente redacción en el "Manual de descripción e instrucciones para la operación general del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC": "1. Generador de carga: Es el titular del contrato de transporte o remitente de conformidad con los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio y se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidas. Podrá ser el destinatario de la carga cuando acepte el contrato de transporte. La empresa de transporte registrará en cada remesa terrestre de carga el número y tipo de identificación de la persona (natural o jurídica) que tiene la calidad de generador de carga frente al contrato de transporte."</p>

12	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>DÉCIMO PRIMER COMENTARIO (TÍTULO 2 – PROCESOS FUNCIONALES) – Supresión del tipo de operación “Mensajería Expresa” en el registro de remesa terrestre de carga</p> <p>En el literal c) del Numeral 4.6.3 “Registro Obligatorio remesa terrestre de carga” se menciona como una tipología de operación la “Mensajería Expresa”. No obstante, dicha operación se encuentra definida en nuestra legislación nacional como un SERVICIO POSTAL cuya regulación y control ha sido conferida en el Artículo 18 de la Ley 1369 de 2009 al Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.</p> <p>❖ PROPUESTA: Eliminar el Tipo de Operación “Mensajería Expresa”, por carecer de competencia para la regulación del mismo.</p>	X	<p>Se acoge en el siguiente sentido:</p> <p>Revisada la redacción del Registro Obligatorio remesa terrestre de carga en el “Manual de descripción e instrucciones para la operación general del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC” se aclara, que el concepto de consolidación en una sola remesa de aquella operación correspondiente al transporte de varios paquetes o encomiendas cuyo peso individual no supera los 30 Kilogramos. La consolidación de estos en una operación con un mismo origen y destino hace que el peso total de la carga a transportar haga de esta una operación de transporte de carga, por lo tanto, debe someterse a las normas establecidas para ello. Para facilitar el envío de información al RNDC se implementa un tipo de remesa consolidada de paquetes. En consecuencia esta resolución no pretende ni tiene el alcance de regular la mensajería expresa, toda vez que no es del ámbito de competencia de este Ministerio, por el contrario se busca establecer las condiciones, requisitos y formas, para que las empresas de transporte puedan reportar la información del consolidado de envío de varios paquetes o remesas desde un mismo origen hasta un mismo destino. En este sentido para mejor comprensión y evitar confusiones se propone cambiar el nombre y dejar claro lo siguiente:</p> <p>-Mercancía consolidada: Es la consolidación en una sola remesa de la información de varios paquetes de diferentes generadores de carga, en los que la operación de transporte corresponde al mismo punto de cargue y el mismo punto de descargue. En este caso el remitente de la carga corresponderá al mismo NIT de la empresa de transporte responsable de la operación de transporte, es decir es la empresa de transporte</p>
13	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>DÉCIMO SEGUNDO COMENTARIO (TÍTULO 2 – PROCESOS FUNCIONALES) – Conflicto con Resolución 757 de 2015 para el costeo de Rutas No Parametrizadas por el SICE-TAC:</p> <p>El Literal f) del Numeral 4.6.4 “Registro obligatorio manifiesto electrónico de carga”, indica que:</p> <p>Si la ruta no se encuentra en SICE-TAC, la validación se realiza con el valor de la tonelada-kilómetro de la respectiva configuración. Los valores mínimos o máximos de la tonelada-kilómetro configuración para rutas diferentes a las del SICE-TAC, se encuentran publicados en el RNDC.</p> <p>Sin embargo, el suscrito hace notar que dicho cálculo con valores mínimos o máximos de la toneladakilometro por configuración; contraviene lo dispuesto en el Parágrafo Segundo del Artículo Primero de la Resolución 757 de 2015:</p> <p>“Para el caso de recorridos que no aparezcan en el SICE TAC, se considerará la ruta origen – destino más cercana para tomar como referencia ese costo tonelada/kilometro transportada y multiplicarlo por el número de kilómetros en esa ruta”</p> <p>Hacemos notar que en la Resolución 757 de 2015, no se alude a costos publicados en el RNDC sino a cálculos de referencia que debe hacer el administrado con base en la información del SICE-TAC</p> <p>❖ PROPUESTA: Para introducir la modificación que se propone en el Manual sobre el costeo de rutas que no se encuentren en SICE-TAC deberá incluirse un artículo en la resolución que modifique el parágrafo segundo del Artículo 01 de la Resolución 757 de 2015.</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Al respecto, se revisó la redacción y para brindar claridad se ajusta y se propone la siguiente redacción en el numeral 4.6.4. del “Manual de descripción e instrucciones para la operación general del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC”:</p> <p>“El valor a pagar deberá cumplir lo establecido en la Resolución 757 de 2015 y la resolución 20213040034405 de 2021, y los que lo modifiquen, adicionen o sustituyan. En el evento que la Empresa de Transporte registre un valor a pagar inferior, de acuerdo con lo definido en las precitadas resoluciones, el Sistema RNDC enviará una alerta para los usuarios del portal web interactivo así como a los usuarios del webservice, esta alerta es una notificación de que la empresa está asumiendo la responsabilidad de realizar este registro y la misma será remitida a la Superintendencia de transporte para lo de su competencia. El valor a pagar no podrá ser menor o mayor, según corresponda, a los valores ”</p>
14	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>DÉCIMO TERCER COMENTARIO (TÍTULO 2 – PROCESOS FUNCIONALES) – Posibilidad de incluir firma de contrato de vinculación</p> <p>El “Registro de firma electrónica del manifiesto de carga” previsto en el Numeral 4.6.5 brinda una oportunidad excepcional para que igualmente se capture desde el sistema la firma del CONTRATO DE VINCULACIÓN TEMPORAL que actualmente tienen implementado la gran mayoría de empresas transportadoras al respaldo del manifiesto de carga. ❖ PROPUESTA: Definir en el manual el proceso técnico para que las empresas de transporte puedan cargar el contrato de vinculación temporal que celebran con los propietarios o poseedores de vehículos al momento de expedir el manifiesto; así como la firma electrónica por parte de estos últimos para validar el contenido del contrato y exteriorizar su aceptación.</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Toda vez que las condiciones del contrato corresponden al ámbito privado de su relación contractual.</p>
15	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	<p>DÉCIMO CUARTO COMENTARIO (TÍTULO 2 – PROCESOS FUNCIONALES) – Término para el registro obligatorio de datos del flete por parte del Generador de Carga.</p> <p>Actualmente, el MANUAL RNDC-GENERADOR (que no aparece expresamente derogado en el proyecto) no define ningún tiempo para el reporte de los fletes pagados a sus empresas de transporte, recomendando únicamente el definir una periodicidad. Entendemos que con la implementación del Anexo 1.8 de Facturación Electrónica y la propuesta de reporte con el archivo XML, se busca agilizar el proceso; empero, no encontramos conveniente que se determine el plazo de 5 días hábiles al recibo de la carga o el plazo definido para el pago como término del reporte por el generador de la carga. Debe tenerse en cuenta que el recibo de la mercancía o el término pactado para el pago de las facturas de transporte, e incluso el pago mismo de la factura, no necesariamente suceden al mismo tiempo en que se acepta la factura y el servicio en los términos de la Resolución 0085 de 2022.</p> <p>Adicionalmente los proveedores de facturación electrónica no tienen actualmente diseñada ninguna interoperabilidad con el RNDC para confirmar el valor de la factura pagada al momento del plazo pactado para pago, llevando al sistema del Ministerio su aceptación; y el mismo manual aún prevé opciones de cargue masivo mediante archivo plano que claramente no pueden limitarse al tiempo de reporte en 5 días siguientes del recibo o fechas pactadas para pago de facturas.</p> <p>❖ PROPUESTA: Mantener como facultativo la definición de periodos de reporte de fletes para los generadores de carga; o establecer en el mismo manual un periodo máximo para aquel reporte que pueda viabilizar el cargue masivo mediante archivo plano; por ejemplo dentro del mes siguiente al recibo de la mercancía o al plazo pactado para el pago de las facturas de transporte.</p>	X	<p>No se acoge. Teniendo en cuenta que ya este tema se encuentra definido en:</p> <p>1. En manual de descripción e instrucciones para la operación general del RNDC en el numeral 5.4.2. Registro Obligatorio dato del Flete por parte del generador de carga, se establece: “reportar el dato del flete en el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC-, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes al recibo de la mercancía transportada o en caso de existir pacto en contrario, el generador de carga deberá reportar la información dentro del plazo estipulado para realizar el pago a la empresa de transport e”</p> <p>Sin embargo para dar mayor claridad se propone ajustar la redacción en el numeral 5.4.1. Registro Obligatorio dato del Flete por parte de la empresa de transporte:</p> <p>“Para el registro de una nueva Remesa Terrestre de Carga, el sistema verificará que la cantidad de Remesas cumplidas con más de 5 días hábiles, o con más de los días pactados entre el generador y la empresa de transporte para el pago del flete, contados a partir de la entrega de la mercancía y sin registro del dato del flete en la factura electrónica, no supere el 20% del número total de remesas cumplidas en los últimos 30 días calendario. De superarse el 20%, el sistema anunciará a la empresa de transporte que no se permitirá la generación de nuevas Remesas Terrestres de Carga. Este control no es aplicable tratándose de operaciones con remesa de Mercancía consolidada, ya que en esta operación el generador es la misma empresa de transporte”</p>

16	23/07/2022	JOSÉ ALEXANDER GUTIÉRREZ DOMÍNGUEZ	CÁRDENAS Y GUTIÉRREZ ABOGADOS S.A.S.	DÉCIMO QUINTO COMENTARIO (TÍTULO 3 – OTRAS FUNCIONALIDADES) – Modificación de información del generador de la carga con posterioridad al cumplido En las posibilidades de anulación que brinda el título en comento, no se encuentra una funcionalidad que permita modificar la información de Generador de Carga, cuando la empresa transportadora al momento de facturar sus servicios (con posterioridad a la realización del viaje y al cumplido mismo) advierte que debe facturar a un tercero diferente. De la lectura del título 3, se advierte que en dicho escenario debería anularse el cumplido y luego anularse el manifiesto, creando un reproceso significativo, especialmente si se debe modificar la información del generador en múltiples servicios de transporte. ♦ PROPUESTA: Se recomienda establecer un mecanismo para que la empresa transportadora, según sus negociaciones, pueda modificar la información del generador de la carga, aun cuando se hubiese cumplido el viaje, sin necesidad de realizar anulaciones siempre que dicha información pueda confrontarse con la factura electrónica de venta.		X	No se acoge. Teniendo en cuenta que el Sistema RNDC actualmente permite realizar el cambio del NIT del generador de carga de la remesa terrestre de carga, a pesar de ya contar con el cumplido de remesa terrestre de carga y cumplido de manifiesto electrónico de carga.
17	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Primero. Si bien el Ministerio de Transporte desde el año 2020 venía ejecutando proyectos piloto relacionados con la actualización del RNDC en los que han participado algunas de nuestras empresas afiliadas, consideramos que el tiempo otorgado para enviar comentarios relacionados con el proyecto normativo, fue sumamente corto. Se trata de un proyecto de importancia estratégica que tiene incidencias sobre todos los actores de la cadena, y requiere un análisis muy riguroso de cada uno de los elementos allí planteados.			No se acoge. El proyecto de resolución ya fue publicado desde el 19 de julio de 2022 hasta el 24 de julio de 2022, por lo tanto, las observaciones que se hicieron dentro del plazo mencionado anteriormente ya se encuentran en revisión.
18	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Segundo. Respecto a las definiciones establecidas en el artículo 3° del proyecto, creemos que el Viaje Urbano debiera extenderse a todos los municipios que conforman las áreas metropolitanas legalmente constituidas; genera una gran carga operativa tanto para las empresas de transporte terrestre de carga como para los generadores de carga crear y registrar manifiestos para operaciones intermunicipales en estos casos.		X	No se acoge. Respecto a los comentarios, estos no se aceptan, teniendo en cuenta que la información de estos viajes es de suma importancia para conocer el sector de carga a nivel nacional. Además las operaciones no tardan más de un día en realizarse, por lo tanto la redacción propuesta es coherente con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015 que el artículo 2.2.1.7.5.1, donde se establece claramente "que la empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional." Así mismo, es importante resaltar que se esta otorgando un plazo de 12 meses para que las empresas tengan el tiempo suficiente para adaptar sus procesos internos y realicen el reporte de cada operación. Este reporte de remesa urbana ya esta previsto en el manual y a la fecha se encuentra activo en el RNDC.
19	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Tercero. El registro de viajes urbanos por día, al igual que el caso anterior, implica una operatividad muy grande para la empresa de transporte; debiera ampliarse la periodicidad del registro (Quincenal o incluso mensual), de tal forma que se puedan reportar los viajes urbanos de cierto lapso de tiempo a través de una sola transacción; lo anterior debido a la igualdad de los datos que se reportan al RNDC. Un viaje intermunicipal en términos operativos equivale a 20 operaciones urbanas, de ahí nuestra preocupación.		X	No se acoge. Respecto a los comentarios, estos NO se acogen, teniendo en cuenta que la información de estos viajes es de suma importancia para conocer el sector de carga a nivel nacional. Además las operaciones no tardan más de un día en realizarse, por lo tanto la redacción propuesta es coherente con lo establecido en el Decreto 1079 de 2015 que el artículo 2.2.1.7.5.1, establece claramente "que la empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional." Así mismo, es importante resaltar que se esta otorgando un plazo de 12 meses para que las empresas tengan el tiempo suficiente para adaptar sus procesos internos y realicen el reporte de cada operación. Este reporte de remesa urbana ya esta previsto en el manual y a la fecha se encuentra activo en el RNDC.
20	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Tercero. El artículo 8° obliga a la empresa de transporte a reportar al RNDC los datos requeridos dentro del Manifiesto Electrónico de Carga, y menciona que ellos son Valor a Pagar y Flete. Si bien la empresa de transporte está obligada a registrar ambas cantidades, es pertinente aclarar que en el Manifiesto Electrónico de Carga solo se registra el Valor a Pagar.		X	Se acoge. Atendiendo la observación y toda vez que el flete se verá registrado en la factura electrónica, por lo tanto se propone la siguiente redacción: "Artículo 8. Manifiesto Electrónico de Carga. La empresa de transporte tiene la obligación de reportar al Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, en los términos, las condiciones y los criterios establecidos en la presente resolución y en el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, los datos requeridos dentro del Manifiesto Electrónico de Carga, los cuales son: el Valor a Pagar, y la información referente a las relaciones económicas establecidas entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga."
21	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Cuarto. La obligación establecida en el artículo 11 del proyecto normativo, es inconveniente y tal como hemos manifestado en puntos anteriores, impone cargas adicionales a la empresa de transporte, pues el proceso es básicamente manual; casi que cada empresa tendría que ocupar una persona en la ejecución de este proceso. Entendemos la finalidad de esta actividad pero no debiera imponerse como obligatoria hasta tanto no se logre un desarrollo automatizado para este proceso, vía web service por ejemplo. Aprovechamos para pedirle al Ministerio de Transporte, adelantar campaña ante los generadores de carga para que acepten la Factura Electrónica (Junto al Registro del Cumplido de Remesa), sin necesidad de entrega física, ello ayuda a mejorar el ciclo operativo y por ende la liquidez y tiempos de carter para la empresa de transporte, que en ocasiones pueden llegar hasta los 115 días.		X	No se acoge. Respecto a los comentarios, no se acoge al comentario de la solicitud de "adelantar campaña ante los generadores de carga para que acepten la Factura Electrónica (Junto al Registro del Cumplido de Remesa), sin necesidad de entrega física," ya que esto es un asunto que no es competencia del Ministerio de Transporte, en este sentido es pertinente indicar que los procedimientos acordados para la entrega de la mercancía entre el generador y la empresa de transporte, corresponden al ámbito privado de su relación contractual. Ahora bien no considera este Ministerio que el tema relacionado con la Facturación electrónica este imponiendo cargas difíciles de cumplirse, teniendo en cuenta que la elaboración de la factura electrónica así como su aceptación por parte del generador de la carga esta previsto para realizarse a través del mismo sistema, de manera ágil y fácil. Frente a la implementación del envío de la información de la factura electrónica al RNDC a través de webservice, esta opción se habilitará en el sistema. Para mayor claridad en el texto de la resolución se reviso la redacción de este artículo con el fin de indicar de manera clara quien es el obligado para cada registro, por lo cual se propone la siguiente redacción: "Artículo 11. Otros Registros. La empresa de transporte habilitada y el generador de carga, en los términos, establecidos en la presente resolución y en Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDCanexa, realizarán en el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, el reporte del dato del flete a través de la factura electrónica, a través de los siguientes registros obligatorios: •1. Registro Flete: A través del cual se reporta de manera obligatoria el dato del flete de cada remesa terrestre de carga, por parte del Generador de Carga. •2. Registro Viaje municipal: Es aquel que se registra por parte de la empresa de transporte, corresponde a la información de operaciones de transporte de carga en el radio de acción municipal, sus áreas urbanas (viaje urbano) y sus áreas rurales (viaje rural) pertenecientes a la misma cabecera municipal •3. Registro Contratación Directa. El propietario o tenedor del vehículo de servicio público que preste el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, está obligado a reportar la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. • 4. Registro de Facturación Electrónica: Es el registro obligatorio que debe realizar la empresa de transporte que según la normatividad vigente de la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) debe expedir Factura Electrónica."
22	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Quinto. Sería importante dar a conocer a la empresa de transporte, el criterio que se tuvo en cuenta para definir el número de manifiestos de carga que pueden ser anulados.			Si bien esta observación no plantea modificación o ajuste en la redacción, se procede a aclarar la información solicitada, frente a los porcentajes establecidos en la tabla, estos se encuentran definidos para que las empresas de transporte puedan hacer anulaciones de manifiestos ágilmente de acuerdo al porcentaje aplicado. Donde se da una tolerancia respecto del volumen de expedición de los manifiestos de carga registrados por cada empresa de transporte. Ahora bien, frente a la posibilidad de anulación, se propone la siguiente redacción, lo que permitirá a la empresa de transporte de ser responsable del proceso de anulación: "Artículo xx. Anulación de Manifiestos Electrónicos de Carga. Cuando las empresas de transporte habilitadas acumulen la anulación de una cantidad de Manifiestos Electrónicos de Carga equivalente a los porcentajes de los rangos definidos en el numeral 6.1.6 del Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC onexo a la presente resolución, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC no permitirá la anulación de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga. No obstante, si la empresa de transporte desea continuar con el proceso de anulación, el RNDC permitirá esta anulación, previa manifestación expresa de la empresa de transporte, a través del portal del sistema, del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, de su decisión de continuar con este proceso de anulación del manifiesto electrónico de carga y que es consciente que esta situación puede ser objeto de investigación por parte de la Superintendencia de Transporte. La información de este proceso será reportada por el RNDC a la Superintendencia de Transporte para la de su competencia."
23	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Sexto. Estamos totalmente de acuerdo con el artículo 14 del proyecto, el cual requiere plena articulación con lo recientemente promulgado en el artículo 22 de la Ley 2251 de 2022.			El objeto del proyecto de resolución bajo estudio es la reglamentación y actualización del Sistema del Registro Nacional de despacho de Carga- RNDC, razón por la cual, se incluyó lo relacionado con el reporte de la no generación de manifiestos electrónicos de carga.

24	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Séptimo. Acorde con lo manifestado por nuestras empresas asociadas, el término de máximo 24 horas puede ser insuficiente frente a contingencias que pueden superar dicho periodo. Sería importante revisar que se extienda a 48 horas de acuerdo con las experiencias de manejo que se han tenido.	X	Se acoge, por ser una contingencia no existe problema alguno por parte de este Ministerio extender el tiempo para reportar registros de 24 a 48 horas "En todo caso, los registros deberán ser reportados al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC en un término máximo de 48 horas contado a partir de la hora en que se restableció el servicio."
25	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Octavo. Si bien se establece un término de 4 meses como régimen de transición entre la Resolución 377 de 2013 y el proyecto actual, solicitamos que el mismo se amplíe a 6 meses y que se ejecute una amplia actividad de socialización por parte del Grupo de Logística del Ministerio a los actores de la cadena logística a quienes se imponen obligaciones en el mismo.	X	Se acoge. Analizando la observación realizada, se aclara que el tiempo de transición solo aplica para: facturación electrónica y el registro de viaje municipal, por lo tanto, se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (remesa, manifiesto, cumplimiento de remesa, cumplimiento de manifiesto y cumplimiento inicial de remesa) ya se vienen realizando en el RNDC, y en consecuencia no requerimos de transición, se propone ampliar el término en los siguientes términos: "Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete de Facturación Electrónica y al Registro de Viaje urbano. El Registro de Flete Municipal, para los demás registros por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no se aplica transición ya que actualmente se encuentran en operación en el RNDC. Para el reporte del registro de flete por parte de los generadores de carga, a través no se aplicará periodo de transición. Respecto de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará en estos mismos términos por parte del generador de la carga como cumplimiento de su obligación de registro del flete se contará con la transición de 12 meses descrita en este artículo. Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa, del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. Parágrafo: Tratándose de la verificación del Registro de Viaje Urbano, para la asignación de turno o agendamiento de citas, de que trata la resolución 20213040005875 de 2021 por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del Sistema de Información del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC y su modificatoria 20213040024725 del 2021, será realizado por los autorizados enunciados en el artículo tercero de la mencionada resolución 20213040005875 de 2021, a partir de los 4 meses contados desde la vigencia de la presente resolución. Cumplido este plazo, cesa la opción según la cual las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga registraban el viaje urbano como número de radicación consecutivo 500000001. En consecuencia, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga que realicen operaciones relacionadas con el viaje urbano a que se refiere el párrafo anterior, deberán realizar el registro Viaje Municipal, cumpliendo las condiciones dispuestas en la presente resolución para el registro de Viaje Municipal, como requisito previo a la solicitud de la asignación de turno o agendamiento de citas en los sistemas de entornamiento portuario para el ingreso al puerto." Respecto a las capacitaciones solicitadas se recuerda que se están realizando de manera mensual desde el mes de febrero del 2022.
26	24/07/2022	CLARITA MARIA GARCIA RUA	DEFENCARGA	Noveno. Respecto al proyecto piloto que adelantaron algunas de nuestras empresas afiliadas nos han surgido algunas inquietudes relacionadas con operaciones eficientes. Es el caso de una operación intermunicipal que por ejemplo movilice carga desde puertos hacia el interior del país; la empresa de transporte eficiente y competitiva, desconsolida la carga en sus instalaciones y desde allí la distribuye a nivel urbano, ya sea a uno o varios clientes, permitiendo que el vehículo que efectuó la operación intermunicipal continúe ejecutando trayectos de larga distancia. Tal como se ha establecido el proyecto, habría que elaborar un nuevo manifiesto de carga para el viaje urbano, pero la operación es la misma, se ha pactado un flete único con el generador de carga e incluso los sistemas tecnológicos de cada empresa no permiten "montar" una nueva operación. Frente a este tema y otros difíciles de explicar a través de documento escrito, nos gustaría sostener una reunión con el Grupo de Logística y contarle de manera concreta esas inquietudes y claro, proponer soluciones para las mismas.	X	No se acoge. Toda vez que el generador de la carga y la empresa de transporte pueden hacer un solo contrato de transporte que incluya la operación de un vehículo en el trayecto intermunicipal más la operación de varios u otros vehículos para los trayectos municipales (urbanos o rurales), bajo un solo flete acordado. Diferente es la relación entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo, para lo cual pactaran "VALORES A PAGAR" dependiendo del tramo que vayan a ejecutar, las operaciones de cada vehículo deben quedar registradas delimitando claramente el manifiesto en el caso del tramo intermunicipal de la ejecución del contrato y para los otros vehículos el registro de viaje municipal (urbano o rural) en el RNDC. Siendo preciso indicar que el flete y el registro de viaje municipal (urbano o rural) son 2 conceptos totalmente diferentes. En este sentido el RNDC permite hacer transbordos de remesas intermunicipales (las relacionadas en el manifiesto intermunicipal) a registros de viaje municipal (urbano o rural).
27	24/07/2022	ANGEL CASTRO	ANDI	Cap 2 Artículo 7 Comparación de los datos del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. La información del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga por Carretera -SICE-TAC, entre otros sistemas de información que permitan el manejo integral de los datos reportados por los sujetos obligados en la presente resolución.	X	Es importante dentro de este proyecto en el cual se pretende realizar una actualización en el sistema RNDC, en el sentido mejorar la calidad y oportunidad de la información que se registra en él, para esto, es necesario que el sistema realice una comparación de los datos incluidos en el RNDC, para lo cual, la comparación con el Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga por Carretera - SICE-TAC, es uno de los más importantes. No es clara la observación ya que el texto esta igual que en la Resolución Proyectada.
28	24/07/2022	ANGEL CASTRO	ANDI	Cap 4 Artículo 13. Anulación de Manifiestos Electrónicos de Carga. RNDC no permitirá la anulación de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga. Se Propone que se permita anular o modificar el registro y no acumular los registros en % hasta poder realizar la anulación o modificación masiva.	parcialmente	Se acoge parcialmente. En primer lugar es pertinente aclarar que un manifiesto de carga NO se puede modificar después de radicado en el RNDC, por lo tanto si se cometió algún error deberá anularse. Respecto de la posibilidad de anulación se propone la siguiente redacción, lo que permitirá a la empresa ser responsable del proceso de anulación: "Artículo xx. Anulación de Manifiestos Electrónicos de Carga. Cuando las empresas de transporte habilitadas acumulen la anulación de una cantidad de Manifiestos Electrónicos de Carga equivalente a los porcentajes de los rangos definidos en el numeral 6.1.6 del Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC anexo a la presente resolución, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC no permitirá la anulación de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga. No obstante, si la empresa de transporte desea continuar con el proceso de anulación, el RNDC permitirá esta anulación, previa manifestación expresa de la empresa de transporte, a través del portal del sistema, del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC- de su decisión de continuar con este proceso de anulación del manifiesto electrónico de carga y que es consciente que esta situación puede ser objeto de investigación por parte de la Superintendencia de Transporte. La información de este proceso será reportada por el RNDC a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia."
29	24/07/2022	ANGEL CASTRO	ANDI	Cap 5 Artículo 17. Continuidad y/o contingencias del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC- Garantizar el servicio o las medidas de contingencia y la notificación por todos los canales la falla o anomalía del RNDC y un tiempo de reporte máximo de 72 horas y no de 24 horas, esto debido a si las fallas se dan en fines de semana o festivos que es mas difícil responder a estas fallas de parte del ministerio de transporte.	X	Se acoge. Atendiendo las inquietudes manifestadas, se propone la siguiente redacción: "En todo caso, los registros deberán ser reportados al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC en un término máximo de 48 horas contado a partir de la hora en que se restableció el servicio."

30	24/07/2022	ANGEL CASTRO	ANDI	Cap 5 Artículo 19. Transición. Modificar el plazo de 4 meses a 6 meses debido a los cambios que pueden darse y la demora en la transición de datos de los diferentes actores de la cadena de abastecimiento.	X	<p>Se acoge.</p> <p>Analizando la observación realizada, el tiempo de transición solo aplica para: facturación electrónica y el registro de viaje municipal, por lo tanto se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (remesa, manifiesto, cumplimiento de remesa cumplido de manifiesto y cumplimiento inicial de remesa) ya se vienen realizando el reporte en el RNDc, por lo tanto no requiere de transición:</p> <p>"Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete de Facturación Electrónica y al Registro de Viaje urbano. El Registro de Flete Municipal, para los demás registros por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no se aplica transición ya que actualmente se encuentran en operación en el RNDc.</p> <p>Para el reporte del registro de flete por parte de los generadores de carga, a través no se aplicará periodo de transición, . Respecto de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará en estos mismos términos por parte del generador de la carga como cumplimiento de su obligación de registro del flete se contará con la transición de 12 meses descrita en este artículo.</p> <p>Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa, del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDc.</p> <p>Parágrafo: Tratándose de la verificación del Registro de Viaje Urbano, para la asignación de turno o agendamiento de citas, de que trata la resolución 20213040005875 de 2021 por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del Sistema de Información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDc y su modificatoria 20213040024725 del 2021, será realizado por los autorizados enunciados en el artículo tercero de la mencionada resolución 20213040005875 de 2021, a partir de los 4 meses contados desde la vigencia de la presente resolución. Cumplido este plazo, cesa la opción según la cual las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga registraban el viaje urbano como número de radicación consecutivo 500000001.</p> <p>En consecuencia, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga que realicen operaciones relacionadas con el viaje urbano a que se refiere el párrafo anterior, deberán realizar el registro Viaje Municipal, cumpliendo las condiciones dispuestas en la presente resolución para el registro de Viaje Municipal, como requisito previo a la solicitud de la asignación de turno o agendamiento de citas en los sistemas de entornamiento portuario para el ingreso al puerto."</p>
31	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 2. ... lo anterior, sin perjuicio, de que sea exigible su aplicación a otros actores que a futuro deban reportar al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDc. En términos de relaciones económicas, los actores que están a obligados al reporte de información están descritos en el Decreto 2228 de 2013, vía Resolución no se puede generar esta obligación a futuro.	X	<p>No se acoge,</p> <p>El Decreto 1079 del 2015, Obliga a los actores dentro del Transporte de carga en Colombia a reportar la información dentro del sistema RNDc, de igual manera se le otorga a este ministerio la facultad para reglamentar la captura de dicha información, por lo tanto, este artículo se encuentra descrito en los términos del Decreto 1079 de 2015, así mismo, se indica que teniendo en cuenta que a futuro esta obligación podría extenderse a otros actores, en la redacción se deja abierta esta posibilidad, teniendo claro que de crearse nuevas obligaciones se generará el acto administrativo correspondiente.</p>
32	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 3. ...Cita: Corresponde a la fecha y hora acordada entre el generador de la carga y la empresa de transporte, para realizar los procesos de cargue y descargue de la mercancía. Es cargue o descargue, según corresponda	X	<p>No se acoge.</p> <p>Teniendo en cuenta que "cita" ya se encuentra previamente definido en el Decreto 1079 de 2015.</p>
33	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 3. Registro Nacional de Despachos de Carga- RNDc: Sistema de información conformado por varios registros, que recibe, válida y transmite información de diversas operaciones relacionadas con el Servicio de Transporte Terrestre de Carga. Es servicio público de transporte terrestre de carga	X	<p>No se acoge.</p> <p>La definición del Sistema contenida en el proyecto de resolución en su contenido indica que se trata del servicio público automotor de carga, por lo tanto no procede ajuste alguno.</p>
34	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 3. Manifiesto de Carga: Es el documento que ampara el transporte de mercancías ante las distintas autoridades, por lo tanto, debe ser portado por el conductor del vehículo durante todo el recorrido. Aclarar que el porte es virtual, para evitar que la autoridad en carretera penalice al conductor	X	<p>El alcance de portar un documento, no se limita ni es sinónimo de llevar en físico, adicionalmente el proyecto de resolución claramente establece, las condiciones y los modos de realizar tanto el registro, como el de portar los documentos requeridos para que el transporte de carga pueda transitar a nivel nacional "artículo 15. Parte y verificación del Manifiesto electrónico de Carga. El Manifiesto electrónico de carga debe ser portado en forma física o digital por el conductor del vehículo durante toda la ejecución de la actividad transportadora en desarrollo del contrato de transporte.", ahora bien, cuando la normatividad requiere que un documento se lleve de manera física, este se debe señalar expresamente. Además, la definición de manifiesto electrónico de carga ya se encuentra definida en el Decreto 1079 de 2015 Por lo anterior, no hay lugar a cambiar ni modificar lo referente a portar.</p> <p>En este sentido se indica que desde el Ministerio de Transporte se vienen adelantando capacitación y esta proxima a salir una cartilla para el personal de la Ditra para que sirva de soporte en los controles que ellos realizan en carretera.</p>
35	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 3. Tipos de viaje... Cual es el sustento legal de carácter superior para su definición. Se definen varios tipos de viaje, pero no hay que llegar a nivel de detalle de vereda y demás, esto hace más complejo el reporte y es innecesaria la captura de esta información, ni siquiera el transporte de pasajeros por carretera considera esta posibilidad	X	<p>No se acoge.</p> <p>En virtud de las facultades otorgadas al Ministerio de transporte para reglamentar el servicio público de transporte automotor de carga. Así mismo el artículo 2.2.1.76.3. claramente establece que el Ministerio de Transporte deberá reglamentar la metodología para la captura de información a través del RNDc, el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, así como la manera de obtener los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia a incorporar. En este sentido la definición de los tipos de viaje o tipos de manifiesto, es considerada por este Ministerio para cumplir objetivo previsto en el prectado artículo.</p>
36	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		Artículo 4. Sujetos obligados a reportar información en el sistema del Registro Nacional de Despacho de Carga – RNDc. Los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de servicio público de transporte de carga. La naturaleza del RNDc, ha sido consolidar el OBSERVATORIO DE LOGÍSTICA TRANSPORTE DE CARGA, que hace parte de la Política de libertad vigilada, hoy vigente. En el marco del contrato de transporte, que regula dicha actividad, están el GENERADOR-EMPRESA-PROPIETARIO DEL VEHICULO Existen excepciones que no aplican en este modelo de contrato de transporte a nivel económico, las cuales están previstas entre otras por el Decreto 2044/88, precisamente por la naturaleza que busca facilitar el movimiento de estos productos considerados de primera necesidad Decir que: Los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos de servicio público de transporte de carga. Obligaría a todos los propietarios de vehículos de servicio público, en cualquier momento a llevar, este documento, generando un caos para el sector, por la cantidad de restricciones que hoy DITRA, les impondría, cuando el objeto es contar con datos, para observar los mercados en el Observatorio mencionado.	X	<p>No se acoge.</p> <p>El artículo 4° se refiere específicamente a "sujetos obligados a reportar información" en el RNDc, en este artículo no se establecen obligaciones respecto de ningún tipo de documento.</p> <p>Frente al reporte de contratación directa, este registro no es impedimento para realizar la operación, el propietario puede delegar esta actividad en el conductor del vehículo, así mismo debe tenerse presente que los medios tecnológicos han avanzado y proporcionan la posibilidad de hacer el registro de esta información en el RNDc desde dispositivos móviles y desde lugares apartados de la geografía colombiana el cual incluso puede realizarse sin tener conexión a internet, lo cual no se constituye en una limitación de la prestación del servicio, así mismo es importante destacar que se otorga un plazo de 18 meses para realizar la socialización y que los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos puedan empezar a realizar este registro</p>

37	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 5. Acceso al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. Para acceder al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, se debe adelantar el procedimiento que se encuentra definido en el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, anexo a la presente resolución, el cual, que hace parte integral de la misma.</p> <p>Artículo 6. Formas de acceso al sistema del Registro Nacional de Despacho de Carga. Para los efectos previstos en la presente resolución, se entienden como válidas, las operaciones registradas y expedidas, en el sistema del Registro Nacional de Despacho de Carga -RNDC, por cualquiera de las siguientes formas: 1. En línea a través de interoperabilidad: acceder en línea mediante la interoperabilidad del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, a través de la dirección URL que el Ministerio de Transporte tiene habilitada.</p> <p>2. En línea haciendo uso de la plataforma dispuesta por el Ministerio de Transporte: A través del programa dispuesto por el Ministerio de Transporte en su portal de internet. No son coherentes estos artículos, ajustar redacción o aclarar conceptos. No existe diferencia entre las dos formas de acceder, aclarar que una es a través del portal funcional del RNDC directamente y que la otra es a través de protocolos de intercambio de datos conocidos como WS web services</p>	X	<p>Se acoge.</p> <p>Revisada la observación se acoge y se propone la siguiente redacción: " 1. En línea a través de interoperabilidad: acceder en línea mediante la interoperabilidad del sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, a través de la dirección URL que el Ministerio de Transporte tiene habilitada. <i>Tecnología conocida como webservice u otras que cumplan con el objetivo de intercambio de información ."</i></p>
38	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 7 Comparación de los datos del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. Para efectos de la verificación y calidad de la información, el sistema Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC realizará la comparación de los datos reportados en este sistema con la información que reposa en el Sistema del Registro Único Nacional de Tránsito -RUNT-, en el Sistema de Información de Conductores que Transportan Mercancías Peligrosas -SISCONMP, la reportada por el Instituto Nacional de Vías - INVIAS en materia de transporte de carga indivisible, extrapesada y extra dimensionada y la información del Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga por Carretera -SICE-TAC, entre otros sistemas de información que permitan el manejo integral de los datos reportados por los sujetos obligados en la presente resolución. Se excluyen actores importantes en el proceso, como basculas a cargo del INVIAS, ANI (concesiones) y Puertos, y validación de tiempos con actores como los Peajes a cargo tanto INVIAS como ANI según corresponda</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Toda vez que los "demás actores" se encuentran incluidos en la redacción de esta resolución al indicar "entre otros sistemas de información, que permitan el manejo integral de los datos reportados por los sujetos obligados en la presente resolución. "</p>
39	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 8. Manifiesto Electrónico de Carga. La empresa de transporte tiene la obligación de reportar al Ministerio de Transporte, a través del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, en los términos, las condiciones y los criterios establecidos en la presente resolución y en el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC, los datos requeridos dentro del Manifiesto Electrónico de Carga, los cuales son: el Valor a Pagar, Flete, y la información referente a las relaciones económicas establecidas entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor de un vehículo de servicio público de carga. Plural: Las empresas de Transporte se Servicio Publico</p>	X	<p>En relación con esta observación se acoge y se procede a cambiar parte del Artículo 8 de la siguiente manera: "La empresa de transporte" a "Las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor de carga"</p>
40	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 9. Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga. Para el registro de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga, el sistema verificará que la cantidad de registros de Cumplido de Manifiesto Electrónico de Carga pendientes por registrar, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 14 de la presente resolución no supere el 20% del número total de Manifiestos Electrónicos de Carga expedidos en los últimos 30 días calendario. Cuál es el criterio técnico para determinar que sea el 20% ¿Porque no otro valor?</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Frente a esta observación se aclara, que el porcentaje definido del 20% se otorga para tener parámetros de control en aras de garantizar la calidad de la información y cumplimiento, permitiendo a la empresa de transporte facilidades para que se puedan resolver los inconvenientes operativos o técnicos que se hayan presentado en algunos viajes.</p>
41	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 10. Tipos de Manifiesto Electrónico de Carga. Dentro del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, se podrán expedir los siguientes tipos de manifiesto electrónico de carga: 1. Varios viajes en un día. 2. Multiparadas. 3. Ida y Regreso. 4. Circular. 5. General. Como garantiza el Ministerio de Transporte que los generadores y empresas de transporte no utilicen la figura de manifiesto tipo 1. Para realizar prácticas que contravengan la métrica determinada por la Política de Libertad vigilada, afectando las relaciones económicas armónicas que deben tener estos actores, esta política está vigente y lo propuesto va tácitamente en contravía de la misma ¿Tiene previsto el Ministerio de Transporte, ajustar la observación de mercados a través del SICE-TAC y ampliar dicha parametrización? Consultar el aval en el marco del OTCC</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>Esta observación no corresponde al ámbito de observaciones de esta resolución, el escenario para su análisis corresponderá al observatorio de transporte de carga y a las condiciones que se establezcan en el SICETAC, que una vez se determinen se ajustarán en lo que corresponda en el RNDC, si así es necesario.</p>
42	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 11. Otros Registros. La empresa de transporte habilitada y el generador de carga, en los términos, establecidos en la presente resolución y en Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC anexo, realizarán en el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, el reporte del dato del flete a través de la factura electrónica, a través de los siguientes registros: Se elimina el registro del Valor a pagar 2. Registro obligatorio Viaje Urbano: Es el registro del viaje de acción municipal (cabecera municipal) o de acción veredal, en donde el origen y el destino corresponde al mismo código establecido en la codificación de la División Política Administrativa del DANE (Divipolo). El Decreto 1079 de 2015, exime el reporte de este registro, porque se hace vía Resolución. 3. Registro Contratación Directa. El propietario o tenedor del vehículo de servicio público que preste el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, están obligados a reportar la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC. No se puede obligar el reporte de estos datos a un actor que no es sujeto de vigilancia por parte de la SUPERTRANSPORTE, el transporte de este tipo de productos (2044/88) y su contrato, están al margen del observatorio de logística y transporte, el reporte podría ser opcional, pero en medio de la reactivación económica y de la celeridad en la distribución y abastecimiento, estaría penalizado por el cumplimiento de una obligación</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>En este sentido la observación no es clara, sin embargo, es preciso resaltar que tratándose de los propietarios, poseedores o tenedores de vehículos, el Decreto 1079 de 2015, establece de manera clara los sujetos obligados en su artículo 2.2.1.7.6.5. donde se indica "Suministro de información por parte de los actores del servicio público de transporte terrestre automotor de carga. El Generador de Carga, la empresa de transporte, <u>los propietarios, poseedores o tenedores de un vehículo deberán remitir al Ministerio de Transporte, cuando este lo requiera, la información referente a las relaciones económicas derivadas de la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga, en los términos y condiciones que este establezca</u> .", lo que se busca con esta resolución es establecer los términos y las condiciones para que estos propietarios reporten al Ministerio de Transporte a través del RNDC la información requerida.</p>

43	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO	Artículo 12. Vehículos identificados con omisiones en el registro inicial y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga. Para efectos de la contratación y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga, deberá consultarse el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC) y a aquellos vehículos que presenten omisiones en su registro inicial no se les podrá expedir manifiestos de carga. Esta restricción debe estar alineada según los términos establecidos en el Decreto de Normalización de vehículos, es decir debe existir coherencia en los textos.	X	No se acoge. El control de vehículos con omisiones responde al mandato establecido en el Decreto 1079 de 2015, sin embargo para dar claridad sobre como procederá el sistema ante estas omisiones se propone la siguiente redacción: "Artículo xx. Vehículos identificados con omisiones en el registro inicial y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga. - Para efectos de la contratación y expedición del Manifiesto Electrónico de Carga, la empresa de transporte deberá consultar en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT) y en el Registro Nacional de Despachos de Carga (- RNDC), que el vehículo a contratar no presenten omisiones en su registro inicial. De presentar omisiones, si la Empresa de Transporte decide continuar con el proceso de expedición del Manifiesto Electrónico de Carga para un vehículo marcado con dicha anotación, deberá manifestar en el portal RNDC su autorización asumiendo que es consciente de esta condición previa a la expedición. La información de este proceso será reportada por el RNDC a la Superintendencia de Transporte para la de su competencia. "
44	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO	Artículo 13. Anulación de Manifiestos Electrónicos de Carga. Cuando las empresas de transporte habilitadas acumulen la anulación de una cantidad de Manifiestos Electrónicos de Carga equivalente a los porcentajes de los rangos definidos en el numeral 6.1.6 del Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC anexo a la presente resolución, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC no permitirá la anulación de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga. Debe establecerse claramente el procedimiento, para imponer la validación, y de que manera se desactiva la misma, en este caso, debe ser el ente de control, la SUPERTRANSPORTE, quien reciba la alerta y genere una indagación, de lo contrario se estaría determinando una posible vulneración al debido proceso administrativo para determinar las causales, lo cual debe estar asociado al régimen sancionatorio	X	No se acoge. Todo vez que el procedimiento se encuentra previamente definido en la resolución, así como en el Manual en el numeral 6.1."Anulación de manifiestos" Ahora bien, frente a la posibilidad de anulación se propone la siguiente redacción, lo que permitirá a la empresa ser responsable del proceso de anulación: "Artículo xx. Anulación de Manifiestos Electrónicos de Carga. Cuando las empresas de transporte habilitadas acumulen la anulación de una cantidad de Manifiestos Electrónicos de Carga equivalente a los porcentajes de los rangos definidos en el numeral 6.1.6 del Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC anexo a la presente resolución, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC no permitirá la anulación de un nuevo Manifiesto Electrónico de Carga. No obstante, si la empresa de transporte desea continuar con el proceso de anulación, el RNDC permitirá esta anulación, previa manifestación expresa de la empresa de transporte, a través del portal del sistema, del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC- de su decisión de continuar con este proceso de anulación del manifiesto electrónico de carga y que es consciente que esta situación puede ser objeto de investigación por parte de la Superintendencia de Transporte. La información de este proceso será reportada por el RNDC a la Superintendencia de Transporte para la de su competencia."
45	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO	Artículo 14. Reporte de información por no generación de manifiestos electrónicos de carga. - El sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC, efectuará validaciones y mensualmente generará la información relacionada con las empresas de transporte habilitadas que, dentro del mes inmediatamente anterior, no generaron manifiestos electrónicos de carga y no reportaron al sistema de información el motivo de la no generación de manifiestos electrónicos de carga. No se establece el procedimiento, que pasa una vez generado el reporte, que pasa con el mismo, a quien se dirige, ídem al anterior. Es una obligación de la SUPERTRANSPORTE	X	El artículo 14 del proyecto de resolución, no establece sanciones, ni mucho menos competencias, este hace referencia a un reporte que el mismo sistema va a realizar para dar señal aviso que una empresa de transporte no genero manifiestos electrónicos de carga, lo anterior no significa, que se esté realizando una sanción o que esto deba realizarlo la Superintendencia de transporte, es una validación de la información que realizara dicho sistema. Esta linformación esta contenida en el numeral 6.2. del Manual, estando en consonancia con el artículo 22 de la Ley 2251 de 2022.
46	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO	El Ministerio de Transporte a través del Grupo de Logística o el que haga sus veces, monitoreará en conjunto con las autoridades de control, Superintendencia de Transporte y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el cumplimiento del diligenciamiento del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC por parte de los sujetos obligados, según la competencia de cada autoridad, de conformidad con el artículo 2.2.1.7.6.3 del Decreto 1079 de 2015 o la norma que la modifique adicione o sustituya. La obligación debe estar a cargo de la Dirección de Transporte y Transito del MT	X	No se acoge. Sin embargo, revisada esta redacción se deberá eliminar de estos párrafos la mención expresa a través de cual grupo se ejecutara esta función, toda vez que no es materia de esta resolución, las funciones de una dependencia del Ministerio de Transporte se establecen mediante en actos administrativos Internos y particulares, por lo tanto se propone dejar la redacción de la siguiente forma: "El Ministerio de Transporte , monitoreará en conjunto con las autoridades de control, Superintendencia de Transporte y Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el cumplimiento del diligenciamiento del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC- por parte de los sujetos obligados, según la competencia de cada autoridad, de conformidad con el artículo 2.2.1.7.6.3. del Decreto 1079 de 2015 o cualquier otra norma que la modifique, adicione o sustituya. En desarrollo de las actividades de monitoreo y control, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga –RNDC-, establece un esquema y procedimiento de monitoreo que permite generar alertas relacionadas con presuntos incumplimientos de las obligaciones establecidas en la normativanormatividad vigente para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor de carga." Lo anterior, teniendo en cuenta que la obligación de realizar el monitoreo con base en el artículo 2.2.1.7.6.3., del Decreto 1079 de 2015, no es del grupo de logística toda vez que este artículo es del Sistema de Costos y Referencias, además las funciones del grupo no estan dadas frente a la inspección y vigilancia.
47	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO	Artículo 17. Continuidad y/o contingencias del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC. El Ministerio de Transporte, a través del Grupo de Logística o el que haga sus veces, monitoreara permanentemente el funcionamiento del sistema de información Registro Nacional de Despachos de Carga- RNDC y realizará las recomendaciones pertinentes al afinamiento de la aplicación y a nivel de bases de datos, y en el evento de ser necesario realizar tareas de mantenimiento, se informará oportunamente a los usuarios para que den inicio al plan de contingencia, para lo cual se deberá seguir el procedimiento definido en el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC. Parágrafo. En los demás eventos en qué las personas obligadas a registrar información en el sistema Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC no puedan acceder al sistema por fallas tecnológicas o incidentes, deberán adelantar el procedimiento definido el Manual de Descripción e Instrucciones para la Operación General del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC anexo a la presente resolución, el cual, que hace parte integral de la misma. En relación con las contingencias, es una competencia que desborda la capacidad de un grupo como el de logística y carga, requiere mayor nivel jerárquico como el Viceministerio de Transporte o su Dirección. El título de este artículo no corresponde con el desarrollo del mismo. En todo caso, los registros deberán ser reportados al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC en un término máximo de 24 horas contado a partir de la hora en que se restableció el servicio. No es coherente, poner a un agrorindustrial o un propietario de un vehículo, dada la limitación de acceso a la tecnología para reportar datos que no pudieron recibirse en línea por la declaratoria de una contingencia, esto debe ser exceptuado de la contratación directa (2044/88)	X	No se acoge. Sin embargo revisada la redacción, se deberá ajustar estos párrafos teniendo en cuenta que esta función NO corresponde al grupo de logística sino al grupo de Tecnología de la Información y Comunicaciones o el que haga sus veces. En el parágrafo, DEBE dejarse la claridad que estos eventos se aplican <u>únicamente</u> para fallas tecnológicas o incidentes atribuibles a la infraestructura Tecnológica del Ministerio de Transporte. Lo anterior teniendo en cuenta que el Ministerio no puede ser responsables por fallas tecnológicas de terceros. Así mismo se propone ampliar el termino para reportar al RNDC, así: "En todo caso, los registros deberán ser reportados al sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga RNDC en un término máximo de 48 h horas contado a partir de la hora en que se restableció el servicio." Frente al reporte de contratación directa, se indica que el Ministerio de Transporte busca consolidar una información más completa del transporte de carga del país y de los productos de primera necesidad, con lo cual se busca fortalecer la estructuración de las políticas públicas. Teniendo en cuenta que los medios tecnológicos han avanzado y proporcionan la posibilidad de hacer el registro de esta información en el RNDC desde dispositivos móviles y desde lugares apartados de la geografía colombiana el cual incluso puede realizarse sin tener conexión a internet, lo cual no se constituye en una limitación de la prestación del servicio, así mismo es importante destacar que se otorga un plazo de 18 meses para realizar la socialización y que los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos puedan empezar a realizar este registro.

48	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 4 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete y el registro viaje urbano. El Registro de Flete por parte de los generadores de carga, a través de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará estos mismos términos. Las empresas de transporte según del Decreto de 2092/11 y 2228/13, reportan el valor a pagar no el flete.</p> <p>Aclarar los conceptos y definiciones, de acuerdo a las normas de carácter superior que no pueden ser modificada por una resolución</p>	X	<p>Se acoge.</p> <p>Analizando la observación realizada, el tiempo de transición solo aplica para: facturación electrónica y el registro de viaje municipal, por lo tanto se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (rema, manifiesto, cumplido de remesa, cumplido de manifiesto y cumplido inicial de remesa) ya se vienen realizando el reporte en el RNDC, por lo tanto no requiere de transición.</p> <p>Al respecto se propone la siguiente redacción para el artículo de transición:</p> <p>"Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete de Facturación Eelectrónica y ael Registro de Vviaje urbano. El Registro de FleteMunicipal, para los demás registros por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no se aplica transición ya que actualmente se encuentran en operación en el RNDC.</p> <p>Para el reporte del registro de flete por parte de los generadores de carga, a través no se aplicará periodo de transición, . Respecto de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará en estos mismos términos.por parte del generador de la carga como cumplimiento de su obligación de registro del flete se contará con la transición de 12 meses descrita en este artículo.</p> <p>Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa, del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC.</p> <p>Parágrafo: Tratándose de la verificación del Registro de Viaje Urbano, para la asignación de turno o agendamiento de citas, de que trata la resolución 20213040005875 de 2021 por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del Sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC y su modificatoria 20213040024725 del 2021, será realizado por los autorizados enunciados en el artículo tercero de la mencionada resolución 20213040005875 de 2021, a partir de los 4 meses contados desde la vigencia de la presente resolución. Cumplido este plazo, cesa la opción según la cual las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga registraban el viaje urbano como numero de radicación consecutivo 500000001.</p> <p>En consecuencia, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga que realicen operaciones relacionadas con el viaje urbano a que se refiere el párrafo anterior, deberán realizar el registro Viaje Municipal, cumpliendo las condiciones dispuestas en la presente resolución para el registro de Viaje Municipal, como requisito previo a la solicitud de la asignación de turno o agendamiento de citas en los sistemas de entornamiento portuario para el ingreso al puerto."</p>
49	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 4 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete y el registro viaje urbano. El Registro de Flete por parte de los generadores de carga, a través de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará estos mismos términos. Se sabe que la implementación de Tycs puede acarrear imprevistos, y realizar ajustes en medio de cambio de Gobierno, no es ético, sabiendo que existen errores conceptuales en el documento puesto a consideración para comentarios</p>	X	<p>Se acoge.</p> <p>Analizando la observación realizada, el tiempo de transición solo aplica para: facturación electrónica y el registro de viaje municipal, por lo tanto se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (rema, manifiesto, cumplido de remesa, cumplido de manifiesto y cumplido inicial de remesa) ya se viene realizando el reporte en el RNDC, por lo tanto no requiere de transición:</p> <p>"Artículo 19. Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro flete de Ffacturación Eelectrónica y ael Registro de Vviaje urbano. El Registro de FleteMunicipal, para los demás registros por parte de la empresa de servicio público de transporte terrestre automotor de carga no se aplica transición ya que actualmente se encuentran en operación en el RNDC.</p> <p>Para el reporte del registro de flete por parte de los generadores de carga, a través no se aplicará periodo de transición, . Respecto de la aceptación del archivo de factura electrónica se hará en estos mismos términos.por parte del generador de la carga como cumplimiento de su obligación de registro del flete se contará con la transición de 12 meses descrita en este artículo.</p> <p>Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa, del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC.</p> <p>Parágrafo: Tratándose de la verificación del Registro de Viaje Urbano, para la asignación de turno o agendamiento de citas, de que trata la resolución 20213040005875 de 2021 por la cual se reglamentan las condiciones, criterios técnicos y la metodología para el reporte de información del Sistema de Información Entornamiento Portuario en el módulo INSIDE del Sistema de información del Registro Nacional de Despachos de Carga – RNDC y su modificatoria 20213040024725 del 2021, será realizado por los autorizados enunciados en el artículo tercero de la mencionada resolución 20213040005875 de 2021, a partir de los 4 meses contados desde la vigencia de la presente resolución. Cumplido este plazo, cesa la opción según la cual las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga registraban el viaje urbano como numero de radicación consecutivo 500000001.</p> <p>En consecuencia, las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga que realicen operaciones relacionadas con el viaje urbano a que se refiere el párrafo anterior, deberán realizar el registro Viaje Municipal, cumpliendo las condiciones dispuestas en la presente resolución para el registro de Viaje Municipal, como requisito previo a la solicitud de la asignación de turno o agendamiento de citas en los sistemas de entornamiento portuario para el ingreso al puerto."</p>
50	25/07/2022	LEONARDO CAMACHO SERRANO		<p>Los propietarios o tenedores de vehículo de servicio público que presten el servicio de transporte al amparo de las disposiciones vigentes sobre el acarreo de productos especiales contenidas en el Decreto 2044 de 1988 o aquella norma que la adicione, modifique o sustituya, tendrán plazo de 18 meses a partir de la vigencia de la presente resolución, para reportar de manera obligatoria la información de la operación de transporte en el registro Contratación Directa del sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC.</p> <p>Se reitera que los propietarios de vehículos bajo la modalidad contratación directa (2044/88) no son sujetos de esta obligación, ni de la SUPERTRANSPORTE en materia de vigilancia nivel de relaciones económicas, las normas expedidas que regulan el Decreto 2028/13, establecen la obligación a la contratación pública del servicio de transporte: generador – empresa – propietario, no olvidar que hay política de libertad vigilada, esto llevaría a que el SICE-TAC hoy tabla de fletes, se establezca para los orígenes destino, con la amplia gama de mercancías que allí se mueven.</p> <p>Otro elemento para que la policía de carreteras se mueva exigiendo a los propietarios requisitos que no son de ley, en medio de una activación económica</p> <p>Lo anterior contradice lo presentado en la gráfica del anexo más abajo copiado</p>	X	<p>No se acoge.</p> <p>En virtud de las facultades otorgadas al Ministerio de transporte para reglamentar el servicio público de transporte automotor de carga. Así mismo el artículo 2.2.1.76.3. del Decreto 1079 de 2015, claramente establece que el Ministerio de Transporte deberá reglamentar la metodología para la captura de información a través del RNDC, el esquema y procedimiento de monitoreo de los fletes y del valor a pagar, así como la manera de obtener los criterios técnicos, logísticos y de eficiencia a incorporar. En este sentido La definición de los tipos de viaje o tipos de manifiesto, es considerada por este Ministerio para cumplir objetivo previsto en el precitado artículo.</p> <p>Frente a esta observación se indica que el Ministerio de Transporte busca consolidar una información más completa del transporte de carga del país y respecto del transporte de productos de primera necesidad, con lo cual se busca fortalecer la estructuración de las políticas públicas. Teniendo en cuenta que los medios tecnológicos han avanzado y proporcionan la posibilidad de hacer el registro de esta información en el RNDC desde dispositivos móviles y desde lugares apartados de la geografía colombiana el cual incluso puede realizarse sin tener conexión a internet, lo cual no se constituye en una limitación de la prestación del servicio, así mismo es importante destacar que se otorga un plazo de 18 meses para realizar la socialización y que los propietarios, poseedores o tenedores de los vehículos puedan empezar a realizar este registro.</p> <p>Finalmente, se destaca que el artículo en mención no desconoce el componente social del acarreo, la aplicación del artículo 11 de la resolución no afectara el trasporte de los productos establecidos en el artículo 1 del Decreto 2044 de 1988.</p>
52	2/08/2022	COLFECAR		<p>1.MENSAJERÍA EXPRESA Todo lo que es mensajería expresa y régimen postal tiene una lógica distinta a la del transporte terrestre de carga, por ende no debería incluirse en el RNDC. En efecto, las empresas privadas (distintas de 4-72) no pueden movilizar objetos postales de más de 5 kg, por cuanto a que el único que puede movilizar hasta 30 kg por el régimen postal es 4-72. Si la resolución queda con esa definición de mensajería expresa, causaría más confusiones de las que ya existen actualmente. La habilitación postal de mensajería expresa para empresas distintas de 4-72, está regulada en el artículo 2 de la Ley 1369 de 2009, numeral 2.3 y el decreto 223 del 2014. En este último decreto menciona que el único que puede hacer correspondencia prioritaria y no prioritaria es el operador postal oficial (OPO), o sea 4-72, este decreto fue expedido con el único objetivo de aclarar cuáles son los servicios que únicamente puede prestar el OPO. Los únicos envíos que puede hacer una empresa (distinta de 4-72) son envíos urgentes que no superen los 5 kg de peso (artículo 2 de la Ley 1369 de 2009, numeral 2.3).</p>	X	<p>Se acoge.</p> <p>Teniendo en cuenta la observación y con el fin de dar claridad al concepto, se propone la siguiente redacción:</p> <p>Mercancía consolidada: Es la consolidación en una sola remesa de la información de varios paquetes de diferentes generadores de carga, en los que la operación de transporte corresponde al mismo punto de carga y el mismo punto de descarga. En este caso el remitente de la carga corresponderá al mismo NIT de la empresa de transporte responsable de la operación de transporte, es decir es la empresa de transporte.</p>

53	2/08/2022	COLFECAR		2. PAQUETERÍA Es fundamental regular el reporte de la paquetería, es decir, cuando un vehículo transporta varios paquetes que no van con destino para el mismo destinatario, no obstante, debería ser un proceso sencillo y eficiente, teniendo en cuenta que en un mismo vehículo pueden ir 100 o más remesas, entonces se vuelve complejo reportar las 100 remesas (teniendo en cuenta el ejemplo). Por otro lado, hay que ampliar la definición de paquetería, porque el proyecto de Resolución expresa que esta corresponde a envíos de "varios generadores", sin embargo, en la práctica puede suceder que un camión vaya lleno de paquetes para varios destinatarios, pero desde un ÚNICO remitente, lo que también debería clasificarse como paquetería. Adicionalmente, nos parece fundamental plantear la siguiente inquietud: ¿cómo se le facturaría cada paquete a cada remitente/destinatario?, teniendo en cuenta las novedades en materia de facturación electrónica	X		Se acoge. Teniendo en cuenta la observación y con el fin de dar claridad al concepto, se propone la siguiente redacción: Mercancía consolidada: Es la consolidación en una sola remesa de la información de varios paquetes de diferentes generadores de carga, en los que la operación de transporte corresponde al mismo punto de cargue y el mismo punto de descargue. En este caso el remitente de la carga corresponderá al mismo NIT de la empresa de transporte responsable de la operación de transporte, es decir es la empresa de transporte.
54	2/08/2022	COLFECAR		3. DEFINICIONES Cuando se empezó a hacer cumplir la obligación del RNDC para generadores de carga, siempre surgieron las siguientes dudas: a- ¿Cuál generador es el que reporta? ¿Remitente o destinatario? b- En un caso hipotético, ¿si una persona natural envía hoy una nevera y le generan manifiesto de carga, entonces esta debe comunicarse con el RNDC para solicitar usuario y contraseña con el objetivo de reportar ese único viaje en el RNDC?, sobre este último aspecto se debería limitar o aclarar quiénes deben reportar información en el sistema: Por ejemplo, solo los generadores que hagan determinado número de viajes al mes (50 o algún valor que el Ministerio considere prudente) y que permita tener visibilidad de quienes contraten el servicio de transporte recurrentemente.	X		No se acoge, teniendo en cuenta las definiciones de generador de carga establecida en el Decreto 1079 de 2015 ARTÍCULO 2.2.1.7.4., que establece: Generador de la Carga: es el remitente, o el destinatario de la carga cuando acepte el contrato en los términos de los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio. En el texto de la Resolución específicamente en el Manual de descripción e instrucciones para la operación general del RNDC, se aclara que el Generador de carga es el titular del contrato de transporte o remitente de conformidad con los artículos 1008 y 1009 del Código de Comercio y se obliga por cuenta propia o ajena, a entregar las cosas para la conducción, en las condiciones, lugar y tiempo convenidos. Podrá ser el destinatario de la carga cuando acepte el contrato de transporte.
55	2/08/2022	COLFECAR		4. FACTURACIÓN ELECTRÓNICA En caso que se esté pensando en generar una factura electrónica por cada viaje, vemos un riesgo en un incremento sustancial por parte del privado y por tanto sería imposible de manejar por las siguientes razones: Cuando son generadoras muy grandes, hacen pagos una vez al mes por cuanto a que juntan todos los viajes que se hicieron en el mes y los enlistan en una sola factura, y el generador paga esa única factura con todos los viajes. - En otros casos los generadores no contratan por viaje, sino que pagan la disponibilidad mensual del vehículo, independientemente de la cantidad de viajes que hagan en el mes, la generadora de carga para el mismo valor, porque lo que les interesa es tener el vehículo ahí para cuando ellos lo necesiten. Por ende, si se va a atar la generación de la factura a cada viaje realizado, eso va a colapsar el área contable de todas las compañías.	X		No se acoge, toda vez que en la resolución se indica que por cada remesa se va a generar una línea en una factura, lo que es diferente a generar una factura por cada remesa terrestre de carga.
56	2/08/2022	COLFECAR		5. TRANSICIÓN El Artículo 19 establece que la obligación de dar cumplimiento al registro flete y registro de viaje urbano será de 4 meses para las empresas de servicio público de transporte, no obstante, es muy poco tiempo para adecuar el web service. Existen empresas que llevan años haciendo el cambio de proveedor de web service, y aún así requieren "periodos de prueba" para garantizar que todo funciona correctamente. Por otro lado, los proveedores de tecnología van a tener que atender los requerimientos de muchas empresas a la vez, porque tienen muchas empresas como clientes, no solo empresas de transporte, sino también generadores de carga. Entonces, si un proveedor tiene 50 clientes, será muy complicado que en 4 meses puedan adecuar el web service de esos 50 clientes. Finalmente, queremos resaltar la coyuntura ante el cambio de Gobierno a partir de la próxima semana en donde es normal que gran parte del equipo de las entidades públicas cambie y quienes llegan no necesariamente conocen el detalle en profundidad de los procesos que se desarrollaban con anterioridad, por lo que se complejiza el proceso de resolución de inquietudes por parte del privado. Aunado a lo anterior, la implementación de una nueva obligación siempre tiene una curva de adopción por lo que vemos prudente la extensión en este término en al menos 12 meses posterior a la publicación del acto administrativo.	X		Se acoge. Analizando la observación realizada, se aclara que el tiempo de transición solo aplica para: fL,LI, por lo tanto, se propone la siguiente redacción toda vez que los otros registros (remesa, manifiesto, cumplido de remesa, cumplido de manifiesto y cumplido inicial de remesa) ya se vienen realizando en el RNDC, y en consecuencia no requerim de transición, se propone ampliar el término de transición a 12 meses así: "Transición. Las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor de Carga, tendrán un plazo de 12 meses, a partir de la vigencia de la presente resolución, para dar cumplimiento al registro de facturación electrónica y el registro de viaje municipal." Respecto a las capacitaciones solicitadas se recuerda que se están realizando de manera mensual desde el mes de febrero del 2022.
57	2/08/2022	COLFECAR		6. ALQUILER DE CABEZOTE El nuevo RNDC debería prever las siguientes posibilidades: - Cuando solamente se vincula el cabezote, pero el tráiler es del generador de carga o de la misma empresa de transporte. El manifiesto de carga debería dar la posibilidad de aclarar que solo se está vinculando el cabezote. Cuando se vincula el cabezote de A, pero el tráiler de B. ¿Quién es el titular del manifiesto de carga? El dueño del cabezote o el dueño del tráiler? Suponga que A y B no se conocen.	X		No se acoge, teniendo en cuenta que tratándose del manifiesto electrónico de carga el titular de ese manifiesto es el propietario del vehículo automotor, el que el remolque o semiremolque sea o no propiedad de la empresa de transporte no afecta el concepto de titular del manifiesto.

58	2/08/2022	COLFECCAR		7. TIEMPOS DE ESPERA Esta resolución debería aprovecharse para aclarar que son "tiempos de espera para el cargue" y "tiempos de espera para el descargue". En la Resolución 377 solamente hablaba de tiempos de cargue y tiempos de descargue. Entonces: - Debería incluirse y aclararse que es cada uno, en esta resolución. ó - Deberían eliminarse esas palabras de "tiempos de espera para el cargue" y "tiempos de espera para el descargue" que están en el SICE, porque no están definidas en ninguna parte.	X	No se acoge. Los tiempos de espera incluyen el tiempo de espera para la atención, y el tiempo del proceso del cargue y de igual forma en la operación del descargue.
59	2/08/2022	COLFECCAR		8. STAND BY También se debería aprovechar para aclarar cuál es la definición de Stand-by que no se encuentra en ningún lado. La Supertransporte en algunas resoluciones sancionatorias intentó explicarlo, pero no hay ninguna norma donde esto esté claro.	X	No se acoge, esta resolución tiene por objeto actualizar, el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga -RNDC y reglamentar las condiciones, los criterios técnicos y la metodología para el reporte y la captura de la información en cada uno de los registros que hacen parte del mismo, por lo tanto su objetivo no es modificar el Decreto 1079 de 2015, ni los decretos reglamentarios del sector transporte.
60	2/08/2022	COLFECCAR		9. ICA Cuando se ocupan mayores tiempos de cargue, el RNDC permite cambiar el valor a pagar del manifiesto cuando se está haciendo el cumplido. Sin embargo, no permite cambiar ni el ICA ni el Retefuente. Entonces, es necesario que si se aumenta el valor a pagar, se cambie también el valor del ICA y Retefuente, porque la cifra de estos dos últimos depende del valor a pagar.	X	No se acoge. El sistema realiza de manera automática la actualización de los 2 valores de Retefuente y de ReteICA, teniendo en cuenta que Retefuente siempre será el 1% de conformidad con la normatividad vigente, dentro del calculo de ReteICA el sistema toma el factor que la empresa registró en la expedición del manifiesto inicial y se lo aplica a la nueva base, para deducir el nuevo valor del ReteICA.
61	2/08/2022	COLFECCAR		10. URBANEO Para volver obligatoria la expedición del manifiesto de carga en el área urbana es necesario cambiar el Decreto 1079 de 2015, la sola resolución no puede hacerlo. El artículo 2.2.1.7.5.1. del decreto 1079 dice lo siguiente: "MANIFIESTO DE CARGA. La empresa de transporte habilitada, persona natural o jurídica, expedirá directamente el manifiesto de carga para todo transporte terrestre automotor de carga que se preste como servicio público de radio de acción intermunicipal o nacional". Desde el decreto se indica que el manifiesto solo es obligatorio para el radio de acción intermunicipal, mas no municipal.	X	No se acoge, El manifiesto no aplica para las operaciones de transporte municipal, es un registro independiente llamado registro de viaje municipal.
62	2/08/2022	COLFECCAR		11. CONSOLIDACIÓN Y DESCONSOLIDACIÓN DE CARGA ¿Cómo reporta un generador de carga cuando contrata el transporte de una carga desde el punto A al punto B, pero la empresa de transporte contrata varios vehículos para lograr ese objetivo (es decir, expide varios manifiestos de carga)? Ejemplo: La empresa de transporte utiliza un vehículo 353 para llevar la mercancía consolidada de varios generadores o de un solo generador a un centro de distribución. Pero luego saca la mercancía de ese centro de distribución hacia los distintos destinos en camiones mas chiquitos. La nevera que le recogieron a Pepito en el 353 al final fue entregado en un C2. ¿Cuál de los dos viajes debe reportar Pepito como generador de carga?	X	No se acoge. En ambos casos el generador de carga es el mismo.
63	2/08/2022	COLFECCAR		12. FIRMA ELECTRÓNICA Es importante que la Resolución especifique cómo se va a cargar la firma electrónica al sistema, es decir, cual sería el proceso y responsables por parte del Estado para garantizar la adopción de la misma, en aras de digitalizar aún más la logística a nivel nacional. Finalmente, reiteramos nuestro apoyo y concurso en la generación de políticas públicas que propendan por el mejoramiento de la competitividad del sector privado y particularmente de la logística en Colombia.	X	No se acoge. No tiene mas formalidades que la creación de un usuario y una contraseña. Ahora bien para poder ostentar la calidad de usuario, la persona natural tiene que usar la cedula y el sistema RNDC lee el codigo de barras contenido en el documento para extraer de allí la información correctamente. En persona jurídica que ostente la calidad de usuario deberá corresponder al representante legal registrado en el Registro de Cámara de Comercio. Para efectos del registro del usuario principal el sistema envía al correo electrónico que este registre un código de validación el cual deberá ser escrito, en el sistema para la creación final y la habilitación del usuario, igual si se trata de la creación del usuario del propietario y conductores de vehículos para la aplicación APP RNDC TRANSPORTADOR.
64	2/08/2022	COLFECCAR		13. INFORMACIÓN POR PARTE DE EMPRESAS DE GPS En el proceso de "Solicitar información de las remesas por parte de la empresa GPS" es importante destacar el control de la entrada de la información establecería que "Los datos correspondan a la empresa de GPS autorizada por las empresas de transporte", no obstante, como es de su conocimiento en Colombia la mayoría de vehículos son propiedad de una persona natural y estos son contratados por la empresa de transporte, en esa medida, es el propietario quien contrata al proveedor de GPS y este no necesariamente tiene relación con la empresa de transporte.	X	En este caso la resolución se refiere a la información por parte de la empresa de seguimiento satelital cuando la empresa de transporte autorice que el cumplimiento de su obligación de reportar los tiempos logísticos sea provista por la empresa de Servicios Logísticos para el control vehicular que ella previamente haya autorizado.No se trata simplemente de reportar información sino de cumplir con una obligación legal del reporte de la misma obligación que conforme a las normas vigentes, esta en cabeza de las empresas de transporte como parte del contrato de transporte y como parte del contrato de vinculación de vehículos. Por lo tanto para efectos del RNDC en el reporte de la información a la que esta obligada la empresa de transporte la autorización para que sea la empresa de servicios satelitales la que reporte esta información debe ser de la empresa de transporte. Ahora bien, la relación comercial y las condiciones del contrato de vinculación entre la empresa de transporte y el propietario del vehículo en asuntos propios de como se hace el uso de empresas de seguimiento satelital corresponden al ámbito privado de dicha relación.
65	2/08/2022	COLFECCAR		14. FRENTE A LA INFORMACIÓN QUE REPORTA EL TERCERO Vemos oportuno en el marco de este oficio manifestar nuestra preocupación frente a la actual aplicación para transportadores del Ministerio de Transporte, por cuanto a que tenemos conocimiento que en la misma existe una opción para "calificar un manifiesto" (vease imagen adjunta). No obstante, esta calificación atiende a un criterio netamente subjetivo teniendo en cuenta que "la forma" en como un tercero "se siente atendido por parte de una empresa de transporte" es relativa, lo anterior, además implica un riesgo para que las empresas de transporte reciban calificaciones negativas por situaciones que no necesariamente están bajo su esfera de control y/o a calificaciones arbitrarias sin una posibilidad de réplica teniendo en cuenta que la empresa de transporte no puede calificar de vuelta al tercero aduciendo vulneración al buen nombre, derecho que también estaría siendo vulnerado a las empresas calificadas.	X	No se acoge. En la resolución publicada, ni en el manual de descripción e instrucciones para la operación general del RNDC ni en la aplicación RNDC TRANSPORTADOR, se tiene previsto nada relativo a "calificar manifiesto", en este sentido la observación tal como esta planteada no permite evidenciar a que se refiere.
66	29/07/2022	PROCEMCO		No obstante lo anterior, encontramos que de ser aprobado el proyecto de resolución publicado, se podrían presentar en el corto plazo distorsiones importantes en el mercado del transporte de carga por cuanto los tiempos de implementación, el tipo de información a suministrar, los medios tecnológicos y en general algunas metodologías propuestas por el proyecto de resolución, posiblemente imposibilitarían que varios actores del mercado pudieran seguir operando bien sea a nivel nacional o urbano (que no estaba incluido en el registro), generando restricciones de abastecimiento de bienes y servicios e inflación, derivando en un efecto contraproducente de aumento de informalidad. En razón a lo anterior, consideramos importante dar aplicación al artículo 7° de la Ley 1340 de 2009 y los decretos que la reglamentan, en el sentido de informar a la Superintendencia de Industria y Comercio SIC para que pueda rendir concepto previo acerca de la potencial incidencia de esta regulación sobre la libre competencia económica en el sector transporte y se adicione dicho concepto de abogacía al Análisis de Impacto Normativo correspondiente.	X	No se acoge, Al respecto se debe tener en cuenta que esta Resolución no esta creando nuevas obligaciones, toda vez que las obligaciones ya estan creadas en el Decreto 1079 de 2015, lo que se busca con esta resolución es indicar el proceso de cómo se envía la información al RNDC para dar cumplimiento a dichas obligaciones, que como bien lo establece la Resolución "actualiza el sistema del Registro Nacional de Despachos de Carga - RNDC y se dictan otras disposiciones".
67						

68
69
70
71
72

Aprobado por


CAMILO FABÓN ALMANZA
Viceministro de Transporte

Fecha: 03.08.22

73
74
75
79

Revisó:


ANGÉLICA MARÍA YANCE DÍAZ
Coordinadora Grupo de Regulación- Viceministerio de Transporte


Juan Felipe Sanabria
Coordinador Grupo de Logística

Elaboró

Magola Eugenia Molina Ceballos – Asesora Despacho Ministra de Transporte.
José Sebastián Talero Chaparro – Contratista Grupo de Logística.
Jairo Vesga Martínez - Contratista RNDC.
Edna Lorena Gutiérrez Baquero - Contratista Grupo de Logística.
María Ana Victoria Velásquez Gallo - Contratista Grupo de Logística.
Juan Carlos Martínez Rodríguez - Contratista Grupo de Logística.
Cristian Camilo Sarmiento Chaves - Contratista Grupo de Logística.
Alexandra Hernández Ariza - Contratista Grupo de Logística.
Luisa Fernanda Rodríguez Enciso – Abogada Grupo de Regulación
Carlos Granados – Abogado Grupo de Regulación

80