



Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), mayo-junio 2026,
Volumen 10, Número 3.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i3

IMPACTO DEL INCREMENTO DE LA TARIFA DE AUTORENTENCIÓN DEL 1,1% AL 3,5% EN EL SECTOR DE TRANSPORTE

**IMPACT OF THE INCREASE IN THE SELF-WITHHOLDING TAX
RATE FROM 1.1% TO 3.5% ON THE TRANSPORT SECTOR**

Yessica Valentina Moreno Guzmán

Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia

Hollman Andrés Neuto Zabala

Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia

Martha Lucia Diaz Cartagena

Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v10i3.24467

Impacto del Incremento de la Tarifa de Autorentención del 1,1% al 3,5% en el Sector de Transporte

Yessica Valentina Moreno Guzmán¹Yessica.moreno-g@uniminuto.edu.co<https://orcid.org/0009-0003-7082-4742>Corporación Universitaria Minuto de Dios
UNIMINUTO
Colombia**Hollman Andrés Neuto Zabala**Hollman.neuto@uniminuto.edu.co<https://orcid.org/0009-0008-9050-4558>Corporación Universitaria Minuto de Dios
UNIMINUTO
Colombia**Martha Lucia Diaz Cartagena**cpmarthadiazcartagena@gmail.com<https://orcid.org/0009-0006-0414-5612>Corporación Universitaria Minuto de Dios
UNIMINUTO
Colombia

RESUMEN

El Decreto 572 de 2025 incrementa la tarifa de autorretención del impuesto sobre la renta para el sector transporte del 1,1 % al 3,5 %, lo que representa un aumento significativo del anticipo tributario y puede generar afectaciones en la liquidez y el flujo de caja de las empresas (Ministerio de Hacienda y Crédito, 2025). Este estudio tiene como objetivo analizar el marco normativo y los cambios introducidos por el decreto, apoyándose en el boletín jurídico de la DIAN para evaluar su impacto en la planeación tributaria, la rentabilidad y la estabilidad financiera del sector (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2025). Los resultados muestran que la mayor autorretención puede generar tensiones operativas y reducir la capacidad competitiva del transporte terrestre, especialmente en empresas con márgenes de ganancia pequeños. Finalmente, se proponen estrategias de gestión tributaria para mitigar los efectos financieros del incremento y fortalecer la sostenibilidad económica del sector ante este nuevo escenario fiscal.

Palabras clave: autorretención; decreto 572 de 2025; rentabilidad; sector transporte.

¹ Autor principal

Correspondencia: Yessica.moreno-g@uniminuto.edu.co

Impact of the Increase in the Self-Withholding Tax Rate From 1.1% to 3.5% on the Transport Sector

ABSTRACT

Decree 572 of 2025 increases the self-withholding tax rate for the transportation sector from 1.1% to 3.5%, representing a significant increase in advance tax payments and potentially impacting companies' liquidity and cash flow (Ministry of Finance and Public Credit, 2025). This study aims to analyze the regulatory framework and the changes introduced by the decree, using the DIAN's legal bulletin to assess its impact on tax planning, profitability, and the sector's financial stability (National Directorate of Taxes and Customs, 2025). The results show that the higher self-withholding rate can create operational strains and reduce the competitiveness of land transportation, especially for companies with small profit margins. Finally, tax management strategies are proposed to mitigate the financial effects of the increase and strengthen the sector's economic sustainability in this new fiscal environment.

Keywords: self-withholding; decree 572 of 2025; profitability; transportation sector.

*Artículo recibido 25 abril 2026
Aceptado para publicación: 25 mayo 2026*



INTRODUCCIÓN

La actividad del transporte en Colombia es una de las más importantes para el crecimiento económico de la nación, ya que asegura la circulación de bienes y servicios a lo largo del país. En este marco, las modificaciones a la legislación tributaria pueden tener efectos importantes en la estructura operativa y financiera de las compañías que la integran. El (Decreto 572, 2025) aumenta el porcentaje de la tarifa de autorretención del impuesto sobre la renta al 3,5 %. Esto crea la necesidad de examinar minuciosamente las consecuencias que este aumento tiene para el sector del transporte y de cambiar la tarifa de autorretención, que experimenta un incremento del 218 %.

De acuerdo con cifras oficiales de la economía, el transporte y el almacenamiento representan una contribución significativa. De acuerdo con estadísticas económicas oficiales, el transporte y almacenamiento contribuyen de manera importante al Producto Interno Bruto (PIB), lo que demuestra su función estratégica en la economía del país y su influencia sobre la productividad.

Este cambio regulatorio no solo modifica la tarifa anterior del 1,1 % bajo el (Decreto 0242, 2024) sino que además aumenta la carga tributaria del sector, lo cual impacta en la liquidez a corto plazo, reduce el flujo de caja y la rentabilidad de las empresas, así como su competitividad.

A través del análisis del marco normativo vigente, la investigación tiene como objetivo principal determinar cómo el aumento de las tarifas de renta afecta la situación financiera del sector transporte colombiano, comparando las tarifas actuales con las anteriores. Aunque el mecanismo de auto renta incluye un anticipo del impuesto de renta, no existe ninguna normativa que establezca que la finalidad del anticipo sea recaudar por adelantado la totalidad del impuesto de renta.

Asimismo, pretende ser un insumo de referencia para tomar decisiones empresariales, teniendo en cuenta los antecedentes históricos del impacto que tuvo el (Decreto 0242, 2024). Este decreto aumentó la tarifa de auto renta del 0,8% al 1,1%. En su momento, se entendió como necesario mantener un balance entre el anticipo del recaudo fiscal y los saldos a pagar por renta. Sin embargo, si la tarifa se triplica del 1,1% al 3,5%, es muy probable que los contribuyentes reporten un saldo a favor en su declaración de renta.

METODOLOGÍA

La presente investigación se lleva a cabo con un enfoque mixto (cualitativo-cuantitativo), centrado en el análisis de sus efectos tributarios y financieros en la industria del transporte y la interpretación del contenido normativo. Con este propósito, se realiza un estudio de las disposiciones legales vinculadas con la autorretención del impuesto sobre la renta, para entender su alcance y cómo pueden afectar estas regulaciones la administración financiera de las compañías del sector.

En este contexto, la investigación no se restringe a detallar los cambios normativos, sino que tiene como objetivo examinar cómo estas variaciones pueden afectar la viabilidad económica de la industria del transporte, especialmente en términos de rentabilidad, liquidez y planificación tributaria de las entidades que llevan a cabo estas funciones.

Desde el punto de vista metodológico, la investigación corresponde a un estudio no experimental de tipo transversal, ya que se realiza un análisis comparativo entre el marco normativo vigente antes y después de la expedición del (Decreto 2201, 2016), (Decreto 0242, 2024) y (Decreto 572, 2025). A partir de esta comparación se examinan las variaciones generadas por el incremento de la tarifa de autorretención del 1,1 % al 3,5 %, teniendo en cuenta que dicho cambio no se aplicó de manera uniforme a todas las actividades relacionadas con el transporte, sino únicamente a aquellas definidas por el Gobierno Nacional.

De esta manera, el análisis posibilita determinar de qué manera estas alteraciones pueden afectar la estructura económica del sector del transporte, en particular a empresas y asociaciones que llevan a cabo estas actividades, así como a aspectos asociados con la rentabilidad y la liquidez que resultan de las variaciones en la carga tributaria.

En el contexto colombiano, el sector transporte se encuentra conformado por diversas empresas, organizaciones y asociaciones que representan los intereses de las compañías dedicadas al transporte de carga, pasajeros y servicios logísticos. Entre ellas se destacan gremios y asociaciones como la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera (Colfecar), la Federación de Empresas de Transporte de Carga (Fedetranscarga) y la Asociación de Transportadores de Carga (ATAC), las cuales agrupan a un número importante de empresas del sector y participan activamente en el análisis de las políticas públicas que impactan esta actividad económica.



De acuerdo con informes sectoriales sobre la reactivación económica del transporte en Colombia, esta actividad cumple un papel fundamental en el desarrollo económico del país. Según el informe macro sobre el aporte del sector transporte en la reactivación económica, elaborado con base en información financiera reportada por empresas vigiladas y cifras del DANE, el sector ha mostrado un importante dinamismo y fortalecimiento patrimonial, además de contribuir al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) y a la generación de empleo. Asimismo, durante el periodo de recuperación económica posterior a la pandemia, las medidas adoptadas por el Gobierno permitieron disminuir en aproximadamente un 36 % el número de empresas del sector que reportaban pérdidas, lo cual evidencia la relevancia de este sector dentro de la economía nacional.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

La investigación documental, descriptiva y comparativa realizada muestra que el incremento de la tarifa de autorretención del impuesto sobre la renta del 1,1 % al 3,5 %, según el (Decreto 572, 2025), tiene un efecto significativo en la rentabilidad y liquidez de las compañías de transporte en Colombia. La medida obliga a las compañías a asignar una mayor parte de sus ingresos operativos al pago anticipado del impuesto, lo que disminuye su capital de trabajo disponible para pagar gastos operativos fundamentales como el mantenimiento de la flota, los peajes, la nómina y el combustible. Esto tiene un impacto en particular sobre los transportistas medianos y pequeños con márgenes reducidos (Ministerio de Hacienda y Crédito, 2025); (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2025)

Asimismo, se observa que la aplicación concreta de los (Decreto 2201, 2016), (Decreto 0242, 2024) y (Decreto 572, 2025), podría conllevar a diferentes interpretaciones, especialmente si no se establece una diferenciación clara en función del tamaño de las empresas. Esta situación puede generar retos en la planificación financiera y tributaria de las organizaciones, lo que podría incrementar el peligro de incurrir en equivocaciones involuntarias, recibir sanciones o afrontar presiones adicionales sobre la liquidez. También se identifican posibles impactos indirectos en la cadena logística del país, porque el incremento de los costos operativos podría tener un efecto en el precio del transporte de bienes, lo que a su vez podría deteriorar la eficacia del comercio interno y la competitividad del sector.

Este análisis se apoya en los diferentes elementos investigados durante el desarrollo del trabajo, los cuales permitieron comprender de manera más amplia el impacto. Para ello se tuvieron en cuenta

aspectos como las implicaciones tributarias y financieras de la normativa, las consecuencias en la sostenibilidad económica del sector transporte, la comparación entre la situación antes y después de la expedición del decreto y la identificación de las variaciones generadas en la tarifa de autorretención y en la base mínima aplicable.

Análisis de implicaciones tributarias y financieras frente a la nueva normativa

La contextualización de las implicaciones que se presentan frente al cambio normativo del Decreto 572 de 2025 y sus implicaciones tributarias y financieras se centra en una base estructural entre la necesidad primordial del gobierno que es asegurar el recaudo fiscal anticipado y el impacto volátil real que se presenta en la sostenibilidad económica de los contribuyentes que pertenecen al gremio del sector transporte. De acuerdo con información financiera reportada a la (Superintendencia de Sociedades 2. , 2023) a través del sistema SIREM, el sector transporte presenta márgenes netos estructuralmente bajos, que en promedio se sitúan alrededor del 4%, con variaciones cercanas entre el 3% y el 5%, esta limitada rentabilidad evidencia una estructura financiera altamente sensible a incrementos en costos y cargas tributarias. En el sector transporte el impacto es especialmente crucial para la operatividad de las empresas de este gremio, las tarifas tuvieron un incremento del 218%, mientras que el umbral mínimo de retención se redujo de 4 a 2 UVT, (para el sector de transporte de carga), ampliando considerablemente el portafolio de operadores sujetos a retención, lo que adicional incrementa el numero de transacciones sujetas a retención.

(Federación Colombiana de Transportadores de Carga – Colfecar, 2025). Esta medida se aplica en un contexto ya adverso: aumento del 16% en el precio del diésel (que representa alrededor del 40% de los costos operativos), además del incremento del 23% en el salario mínimo legal vigente, el alza de los peajes en un 30% y el encarecimiento de insumos y autopartes asociado a la apreciación del dólar. Estas presiones no se presentan de manera aislada, sino que se reflejan en el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) del DANE, el cual registró en 2024 variaciones anuales cercanas entre el 5% y el 7%, impulsadas principalmente por el aumento en combustibles, peajes y mano de obra, evidenciando una presión sostenida sobre la estructura de costos del sector (DANE, 2024). En este contexto, los transportadores operan con márgenes limitados e incluso enfrentan escenarios de posibles pérdidas.

"Según el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), la estructura de costos del sector, es la siguiente: el grupo de combustibles representa el 40.2% de los costos totales, seguido a ello los insumos tienen un costo del 9.79%, los costos fijos y peajes están representados por el 45.19%, destinando un 4.81% para partes, piezas, servicios de mantenimiento y reparación.

Esto justifica por qué un 3,5% de autorretención en renta es insostenible cuando los costos fijos ya consumen el 99% del ingreso, esta situación genera duda e incertidumbre sobre la capacidad financiera de las empresas transportadoras para asumir las altas cargas tributarias y cubrir adecuadamente los costos operativos asociados a la actividad transportadora.

Adicionalmente a ello se suma que el 100% del parque automotor conformado por pequeñas y medianas empresas, el 97% conformado por propietarios de uno a tres vehículos, muchos de ellos obligados a anticipar un impuesto que muy posiblemente las utilidades no se materialicen, se determina como un posible escenario de asfixia financiera que por un lado deja de ser netamente tributario y se centra en un problema de sostenibilidad productiva.

Desde una perspectiva financiera, una mayor suma retenida puede convertirse en un saldo a favor al momento de declarar el impuesto sobre la renta en periodos posteriores. Sin embargo, esta situación no solo genera un desfase tributario, sino también un problema estructural de liquidez para los contribuyentes. En efecto, los recursos que quedan inmovilizados como saldo a favor ante la DIAN corresponden a capital de trabajo que las empresas dejan de utilizar en su operación y deben sustituir mediante financiamiento externo. Esto implica asumir un costo financiero asociado a tasas de interés del mercado, como la DTF u otras tasas de crédito comercial, configurando un costo de oportunidad que reduce aún más la rentabilidad del negocio. En consecuencia, la medida no solo impacta el flujo de caja empresarial, sino que traslada una carga financiera adicional al contribuyente, al tiempo que genera presión sobre los procesos de devolución y la capacidad de respuesta fiscal del Estado.

Consecuencias en la sostenibilidad económica e importancia del sector transporte

El aumento de la autorretención es un golpe directo para las empresas transportadoras: El dilema del flujo de caja: No es solo "menos liquidez", es que el dinero se queda en manos del Estado antes de que la empresa pueda cubrir lo básico. Esto obliga a muchas empresas a "hacer malabares" con los pagos a proveedores o, peor aún, a descuidar el mantenimiento preventivo.

Cuando la caja se reduce, lo primero que se suele sacrificar es la renovación de llantas o las revisiones técnicas, lo que pone en riesgo la seguridad

Una empresa grande puede aguantar el golpe con una línea de crédito, pero para el pequeño transportador, esto es una barrera de crecimiento; mientras los grandes se tecnifican, los pequeños quedan atrapados intentando simplemente pagar los impuestos anticipados, perdiendo cualquier oportunidad de competir por mejores contratos. El efecto en el bolsillo de todos y al final, la empresa no tiene de dónde más sacar ese dinero. La presión llega a un punto donde no queda otra opción que ajustar el flete. Esto significa que el costo de la autorretención termina subiendo el precio de la leche, el cemento o la ropa, porque el transporte es el que conecta todo el consumo del país.

No obstante, las decisiones de política tributaria, como el incremento en la tarifa de autorretención al 3,5 %, generan efectos sobre la estructura de costos de las empresas transportadoras. Por ejemplo, al considerar que el valor de un peaje corresponde únicamente a un trayecto de ida, el gasto total en un viaje de ida y vuelta puede duplicarse, alcanzando valores entre \$48.000 y \$60.000 pesos colombianos. Esta situación impacta directamente el presupuesto del consumidor , especialmente de aquellos que realizan estos recorridos de manera frecuente por motivos laborales o comerciales.

Desde una perspectiva más amplia, se evidencia que tanto las medidas tributarias como el incremento en tarifas asociadas al uso de infraestructura vial trasladan una carga económica significativa a los usuarios. Aunque estos cobros buscan financiar el mantenimiento y mejoramiento de las vías, en la práctica inciden en la accesibilidad del servicio y en la dinámica de movilidad.

En consecuencia, el usuario final termina asumiendo gran parte del impacto de estas políticas, lo que hace necesario analizar el equilibrio entre sostenibilidad financiera del sector, calidad de la infraestructura y asequibilidad del transporte, con el fin de garantizar un sistema más equitativo. En este contexto, la estructura de los costos operativos del sector transporte se resume en el siguiente estado financiero:

Tabla No. 1 Estructura de costos Sector Transporte

Estado de resultados Empresa sector transporte año 2025	
Ingresos operacionales	\$ 1.350.000.000
Servicios de transporte y logística	\$ 1.350.000.000
Costo de ventas (96%)	\$ 1.296.000.000
Combustible (40,2%)	\$ 520.992.000
Peajes y costos fijos (45,19%)	\$ 585.542.000
Insumos (9,79%)	\$ 126.758.000
Mantenimiento y reparaciones (4,81%)	\$ 62.708.000
Utilidad bruta	\$ 54.000.000
Gastos operacionales de administración	\$ 14.000.000
Personal administrativo	\$ 6.000.000
Seguros	\$ 4.000.000
Servicios	\$ 3.000.000
Otros gastos	\$ 1.000.000
Utilidad operacional	\$ 40.000.000
Impuesto (Autorretención 3,5%)	\$ 47.250.000
Resultado	-\$ 7.250.000

Fuente: Elaboracion propia simulación basada en el sector transporte, DANE

La presente tabla corresponde a un estado de resultados construido mediante una simulación financiera, tomando como base la estructura de costos del sector transporte reportada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). Los valores fueron distribuidos proporcionalmente de acuerdo con dichos porcentajes, con el fin de analizar el impacto de la autorretención del 3,5% sobre la utilidad empresarial.

Se observa que, aunque la empresa genera utilidad operacional, la aplicación de la autorretención del 3,5% sobre los ingresos brutos excede dicha utilidad, generando un resultado neto negativo. Esto pone en evidencia una desarticulación entre la política tributaria y la realidad financiera del sector.

Comparación paralela antes y después de la expedición del decreto

Tabla No. 2 Decretos Comparativos

Detalle	Decreto 2201 de 2016	Decreto 0242 de 2024	Decreto 572 de 2025
Fecha de expedición	30 de Diciembre de 2016	29 de Febrero de 2024	28 de Mayo de 2025
Vigencia	Desde el 30 de Diciembre de 2016	Desde el 19 de Febrero de 2024	Desde el 01 de Junio de 2025
Tarifa de autorretención	0,8%	1,1%	3,5%
Base mínima	4 UVT	4 UVT	2 UVT

Fuente: Elaboración propia con base en los Decretos 0242 de 2024 y 572 de 2025

Se identifica que el Decreto 0242 de 2024 fue expedido por el Ministerio de Hacienda para ajustar las tarifas tras la Sentencia C-483 de 2023 de la Corte Constitucional y el Decreto 0572 de 2025 que representa un incremento significativo más del triple de la tarifa anterior y una reducción drástica de la base mínima. Según la DIAN, este decreto busca recaudar cerca de \$7 billones adicionales para financiar programas sociales e infraestructura.

Sin embargo, desde la perspectiva financiera, resulta importante señalar que, a raíz de la naturaleza de la autorretención (con base en ingresos y no en utilidades), parte de la recaudación podría verse reflejada en saldos a favor a la hora de hacer la liquidación del impuesto. En otras palabras, esto implicaría la postergación del acceso a los recursos por parte de las empresas con los efectos que ello tiene en su liquidez. En este contexto, las cantidades retenidas y posteriormente susceptibles de devolución son una inmovilización de capital de trabajo que no genera rendimientos para las empresas, lo que implica un costo de oportunidad en términos financieros, en la medida en que aquel recurso podría destinarse bien a inversión productiva bien a instrumentos financieros de mercado para su rentabilización. De este modo, además del efecto tributario, la medida introduce un coste implícito financiero asociado a la pérdida de rentabilidad sobre recursos retenidos.

Estructura económica del sector transporte (asociaciones)

El sector del transporte terrestre en Colombia está conformado por diversos actores económicos, entre los que se encuentran empresas transportadoras, cooperativas, asociaciones de transportadores y propietarios individuales de vehículo. De los cuales se destacan COLFECAR, ASECARGA, ATC , ACOLTES, CONALTUR y ATRANSEC .

Tabla 3. Estructura gremial del sector transporte terrestre en Colombia

Ministerio de transporte		
Modalidad	Gremio, federación y/o asociación	
Carga	Colfecar	Federación colombiana de transportadores de carga por carretera
	ASECARGA	Asociación nacional de empresas transportadoras de carga por carretera
	FEDETRANSCOL	Federación de empresas transportadoras de carga de Colombia
	ACC	Asociación colombiana de camioneros
	ATC	Asociación de transportadores de carga
Especiales	Acoltes	Asociación colombiana del transporte especial y de turismo
	FENALTRE	Federación nacional de transportadores de servicios especiales y turismo
Urbano	Conaltur	Confederación nacional de transportadores urbanos
	FEDECOTRANS	Federación de transporte periférico
	ASOTUR	Asociación de transportadores urbanos
Mixto	Atransec	Asociación nacional de transportes pereira
	FECOOTRANSCANAR	Federación de empresas transportadoras del norte de nariño y sur del departamento del cauca

Fuente: Ministerio de transporte, Colombia

Para entender la complejidad del sector, es útil observar la panorámica de la organización gremial en Colombia. Esta tabla destaca a los representantes más influyentes de cada modalidad, aunque es importante anotar que el gremio transportador se complementa con muchas otras asociaciones locales que fortalecen la red nacional de transporte.

1. Desafíos Estructurales y Eficiencia Económica del Transporte de Carga en Colombia.

El transporte terrestre en Colombia representa un sector predominante para la movilización de carga y pasajeros, pilar fundamental de la logística en Colombia, contribuyendo significativamente al PIB, con un aporte estimado en torno al 4.1%, (estimación derivada de la estructura sectorial de valor agregado de las Cuentas Nacionales del DANE). Este resultado se obtiene del desglose del valor agregado por actividades económicas del PIB, donde el transporte aparece como una rama independiente dentro de la economía nacional, en el cuarto bimestre del 2025 el PIB del sector transporte se ubicó alrededor de

12,6 Billones de pesos ayudando a la contribución de crecimiento económico frente al 2024 con una variación de 2.6% en el crecimiento anual del 2025. En los últimos años, la infraestructura del país es menos desarrollada frente a países de América latina, como lo son Chile y Perú los cuales poseen una infraestructura modal más desarrollada, lo que le genera al sector transporte en Colombia costos logísticos considerablemente elevados los cuales se encuentran entre el 13% y el 16% del PIB, que si se comparan con el promedio de América latina los cuales se encuentran en un 10% de su PIB.

El Banco de la República (2021) identifican fallas institucionales en planeación y regulación como barreras persistentes, mientras que modelos recientes de optimización, como el propuesto busca minimizar esencialmente los costos operativos considerando las estructuras del Ministerio de Transporte. Sin embargo, la eficiencia económica Post- pandemia y el impacto de los incrementos en los viajes de carga el cual tuvo una fluctuación del 6.1% en 2025, especialmente por los contextos de la volatilidad que se presentan en los costos de combustibles y alzas en peajes, el anterior planteamiento se basa en que en el último cuatrimestre del 2025 el PIB del sector transporte cayó (12.666 mil millones).

Se establece que las principales causas radican en la baja inversión pública, deficiencias en la calidad vial (carreteras terciarias), influyendo directamente en la competitividad del sector transporte, sin un marco regulatorio que sea eficiente, lo cual posiciona a Colombia en el puesto 104 global en calidad de infraestructura vial, es decir sin intervención estructural el sector arriesga deliberadamente estancar el PIB del sector transporte para los próximos años.

Tabla 4. Actividades del sector transporte con modificación en la tarifa de autorretención según el Decreto 572 de 2025

Actividades con tarifa 3,5%
Transporte ferreo (Carga y pasajeros)
Transporte por carretera (Carga y pasajeros)
Transporte mixto
Transporte por tubería
Transporte fluvial carga
Transporte marítimo y cabotaje (Pasajeros)
Transporte aéreo internacional (Pasajeros)

Fuente: Elaboración propia de acuerdo al Decreto 0242 de 2024 y 572 de 2025

Finalidad: Identificar que el aumento en la tarifa no se aplicó de manera equitativa a todas las actividades dentro del sector transporte, lo que ha provocado variaciones en la carga tributaria

Tabla 5. Actividades del sector transporte que mantuvieron su tarifa de autorretención según el Decreto 572 de 2025

Actividades con tarifa 1,1%
Trnasporte de carga marítima
Transporte aéreo nacional
Transporte aéreo internacional (Carga)

Fuente: Elaboración propia de acuerdo al Decreto 0242 de 2024 y 572 de 2025

Finalidad: Es importante mostrar las actividades del sector transporte que mantuvieron sus tarifas, lo que nos permite comparar su comportamiento con aquellas que sí tuvieron un aumento.

CONCLUSIONES

Por medio de esta investigación se pudo determinar que la tarifa de autorretención que se aplicó al sector transporte tuvo un aumento significativo entre los años 2024 y 2025. Esto es diferente al tiempo comprendido entre 2016 y 2024, donde el aumento fue gradual y proporcional. El aumento que se realizó para el año 2025 fue mucho más elevado y no se aplicó de una manera uniforme para todas las empresas que hacen parte del sector transporte, sino que se realizó para ciertas actividades económicas. En este contexto, se evidencia la necesidad de implementar una adecuada planificación tributaria. Esto implica que las empresas deben anticiparse al impacto de estas modificaciones, estableciendo mecanismos, como cronogramas de provisión y pago de impuestos, teniendo en cuenta las fechas establecidas por el calendario de la DIAN; esto como recomendación de tener presente con antelación la tarifa de autorretención que debe aplicar según su actividad económica. Una planeación organizada permitirá evitar la necesidad de disponer de recursos de manera inmediata, reduciendo el riesgo de afectar el flujo de caja y garantizando una gestión financiera más estable.

No obstante, este esfuerzo debe complementarse con una mejora en los procesos institucionales. En particular, resulta fundamental que la DIAN fortalezca y agilice los mecanismos de devolución de saldos a favor, especialmente para sectores con alta presión de liquidez como el transporte. Una gestión más eficiente en estos procesos contribuiría a mitigar el impacto financiero de las autorretenciones y a reducir la necesidad de financiamiento externo por parte de las empresas.



REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

- (Colfecar, 2025) Balance sectorial trimestral de transporte de carga https://www.colfecar.org.co/wp-content/uploads/2025/05/Balance_Sectorial_2025_I.pdf
- (DANE, 2024) Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC) https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-de-carga-por-carretera-ictc?highlight=WyIwLDI0I0%3D&utm_source
- (DANE B. t.-e., 2019-2023) Boletines técnicos del ICTC – estructura de costos del transporte de carga por carretera [DANE - Precios y costos](#)
- (Decreto 1625, 2016). Normograma Dian. [Compilación Jurídica de la DIAN - Decreto 1625 de 2016](#)
- (Decreto 2201, 2016). Función Pública. [Decreto 2201 de 2016 - Gestor Normativo - Función Pública](#)
- (Decreto 572, 2025). Función Pública. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=260016>
- (Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), 2025) Índice de costos del transporte intermunicipal de pasajeros <https://www.dane.gov.co/index.php/estadisticas-por-tema/transporte/indice-de-costos-del-transporte-intermunicipal-de-pasajeros-ictip>
- (Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, 2025). Compilación normativa tributaria. Normograma DIAN. https://normograma.dian.gov.co/dian/compilacion/docs/decreto_0572_2025.htm
- (Gutiérrez Ossa, 2017) El ciclo económico del transporte de carga terrestre carretero en Colombia. The economic cycle of ground road cargo transportation in colombia
- (Instituto Nacional de Contadores, 2023). Se modificarían las tarifas de retención y autorretención en la fuente del impuesto sobre la renta. <https://incp.org.co/publicaciones/infoincp-publicaciones/impuestos/2023/02/se-modificarian-las-tarifas-de-retencion-y-autorretencion-en-la-fuente-del-impuesto-sobre-la-renta/>
- (La República, 2023). Colfecar rechazó aumento en 218 % de tarifa de autorretención de transporte de carga. <https://www.larepublica.co/economia/colfecar-rechazo-aumento-en-218-de-tarifa-de-autorretencion-de-transporte-de-carga-4146217>



(Ministerio de Hacienda y Crédito, 2025). Decreto 572 de 2025. Departamento Administrativo de la Función Pública.

<https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=260016>

(Ministerio de Transporte, 2025) Sistema de Información de Costos Eficientes para el Transporte Automotor de Carga (SICE-TAC) <https://mintransporte.gov.co/>

(Pardo J Heredia M Nieto & Millán A, (2024)) . La tributación en impuesto sobre la renta por actividad económica en Colombia: descripción a partir de la tasa efectiva de tributación. Fedesarrollo.

[Costos de Transporte de Carga Terrestre en los Departamentos de Colombia: Implicaciones y Recomendaciones para Políticas Públicas](#)

(Pulido Mahecha, 2025). El costo oculto de las ineficiencias del transporte en el empleo en Colombia.

[The hidden cost of transport inefficiencies on employment in Colombia](#)

(Superintendencia de Sociedades 2. , 2023) Reporte sectorial servicios 2020–2022 (información SIREM) <https://www.supersociedades.gov.co>

(Superintendencia de Sociedades 2. , 2025) Informe de las 1.000 empresas mas grandes del país https://www.supersociedades.gov.co/web/asuntos-economicos-societarios/sector-real-de-la-economia/-/asset_publisher/dbnl/content/informe-1000-empresas-m%C3%A1s-grandes-a%C3%B1o-2024

(Superintendencia de Transporte, 2025) Informe de gestión https://www.supertransporte.gov.co/documentos/2026/Enero/Planeacion_30/V3_INFORME_DE_GESTION_2025_VF.pdf