



Area del Derecho

Tributario

Banco de Datos

Retención en la fuente

Problema Jurídico

Tesis Jurídica

OFICIO 017891 int 1923 DE 2026 OCTUBRE 9 

[Consultar Documento Jurídico](#)

▼ Descriptores

▼ Fuentes Formales

▼ Extracto

1. Esta Subdirección está facultada para absolver las consultas escritas, presentadas de manera general, sobre la interpretación y aplicación de las normas tributarias, aduaneras y de fiscalización cambiaria, en lo de competencia de la DIAN¹. En este sentido, la doctrina emitida será de carácter general, no se referirá a asuntos particulares y se someterá a lo consagrado en el artículo 131 de la Ley 2010 de 2019².
2. En el radicado de la referencia, el peticionario consulta acerca del concepto, tarifa y base sobre la cual se aplica la retención en la fuente por el impuesto sobre la renta, con ocasión del “valor a pagar” —según la definición del artículo 2.2.1.7.4. del Decreto 1079 de 2015³— acordado entre la empresa de transporte y el titular del manifiesto de carga (propietario, poseedor o tenedor del vehículo) en las operaciones de transporte terrestre automotor de carga, considerando, en lo pertinente, las disposiciones del Decreto 1625 de 2016⁴ y del Decreto 572 de 2025⁵.
3. Adicionalmente, consulta si es procedente que en el manifiesto de carga se registre un valor a pagar superior a cero (0) en operaciones en las que el vehículo mediante el cual se presta el servicio es propiedad de la empresa de transporte —considerando que en estas operaciones no hay un tercero propietario del vehículo al cual realizar el pago—, y qué incidencia se produce en materia de facturación, impuesto sobre la renta, soporte de costos y deducciones, y retención en la fuente.
4. Frente al primer interrogante, se observa que el servicio de transporte terrestre automotor de carga implica la movilización de cosas de un lugar a otro en un vehículo automotor de servicio público, bajo la responsabilidad de una empresa de transporte, a cambio de una remuneración o precio⁶. Por su parte, el flete es el precio acordado entre el remitente o destinatario de la carga y la empresa de transporte, suma que incluye el “valor a pagar” acordado entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor del vehículo, por el servicio prestado⁷.
5. Preciado lo anterior, la retención en la fuente en el servicio de transporte terrestre de carga se encuentra regulada en el artículo 1.2.4.4.8. del Decreto 1625 de 2016, que dispone que esta se aplica “(...) sobre el valor bruto de los pagos o abonos en cuenta que hagan las personas jurídicas o sociedades de hecho, a la tarifa del uno por ciento (1%)”,
6. Este tratamiento ha sido reiterado por la doctrina de la entidad, entre otros, en el Oficio 903651 int. 951 del 31 de julio de 2020, en el cual se realizaron precisiones sobre las tarifas de retención en la fuente aplicables en el transporte de carga, en el que se indicó lo siguiente:

“Por su parte, el artículo 1.2.4.4.8 del mismo decreto señala que, en el caso del transporte de carga terrestre, la retención en la fuente se aplicará sobre el valor bruto de los pagos o abonos en cuenta que hagan las personas jurídicas o sociedades de hecho, a la tarifa del 1%.”
7. Es decir, la retención se efectúa sobre el pago o abono en cuenta que recibe la empresa de transporte por la prestación del servicio. Ahora bien, cuando dicho servicio se presta mediante un vehículo que es propiedad de un tercero diferente a la empresa de transporte, el artículo 102-2 del Estatuto Tributario dispone que el registro del ingreso se distribuye entre el propietario, en la parte que le corresponda en la negociación, y la empresa de transporte, por el valor restante.
8. En la misma medida, la retención en la fuente practicada por el pago o abono en cuenta recibido por la empresa transportadora se distribuye por esta última en forma proporcional, tal como disponen los incisos 2 y 3 del artículo 1.2.4.4.8. del Decreto 1625 de 2016, así:

“(...) Cuando se trate de empresas de transporte de carga terrestre y el servicio se preste a través de vehículos de propiedad de los afiliados a la empresa, dicha retención se distribuirá así por la empresa transportadora: El porcentaje que represente los pagos o abonos en cuenta que se hagan al tercero propietario del vehículo dentro del pago o abono recibido por la empresa transportadora se multiplicará por el monto de la retención total, y este resultado será la retención a favor del propietario del vehículo, valor que deberá ser certificado por la empresa transportadora.

El remanente constituirá la retención a favor de la empresa transportadora y sustituirá el valor de los certificados de retención que se expidan a favor de la misma.”

9. Así, toda vez que el peticionario consulta sobre la retención aplicable con ocasión del valor a pagar⁸, que consiste en la suma acordada entre la empresa de transporte y el propietario, poseedor o tenedor del vehículo, se precisa que esta opera sobre el pago o abono en cuenta recibido por la empresa de transporte en virtud de la prestación del servicio, quien, a su vez, deberá distribuir la retención proporcionalmente y certificar al propietario del vehículo la retención en la suma que a este le corresponde.

10. En cuanto a las modificaciones efectuadas por el Decreto 572 de 2025, se precisa que la tarifa del 1% por concepto de retención en la fuente por servicio de carga terrestre de que trata el artículo 1.2.4.4.8. del Decreto 1625 de 2016 no sufrió modificaciones. Ahora bien, el umbral mínimo para practicar retención en la fuente por concepto de servicios sí fue modificado por el artículo 2 del Decreto 572 de 2025, pasando de 4 a 2 UVT, así:

“ARTÍCULO 1.2.4.4.1. CUANDO NO SE PRACTICA RETENCIÓN EN LA FUENTE. <Artículo sustituido por el artículo 2 del Decreto 572 de 2025. El nuevo texto es el siguiente:> No se hará retención en la fuente sobre los pagos o abonos en cuenta por prestación de servicios cuya cuantía individual sea inferior a dos (2) UVT.”

11. Sin perjuicio de lo anterior, a través del artículo 8 del Decreto 572 de 2025 se sustituyó el artículo 1.2.6.8. del Decreto 1625 de 2016, incrementando determinadas tarifas de autorretención del impuesto sobre la renta de que trata el artículo 1.2.6.6 ibidem⁹, según la actividad económica del beneficiario y el concepto del ingreso, las cuales, a manera ilustrativa, contemplan la actividad de “Transporte de carga por carretera”, con una tarifa aplicable del 3,5%.

12. Frente a este tema, se identificó que en el párrafo No. 4 del Concepto 016223 int. 1939 del 21 de noviembre de 2025 se señaló que, a partir de las modificaciones introducidas por el Decreto 572 de 2025, se incrementó la tarifa de retención en la fuente para el transporte de carga por carretera, fijándola en el porcentaje del 3.5%. No obstante, se aclara que el incremento de la tarifa a que se refiere el Concepto 016223 de 2025, corresponde a la tarifa por concepto de autorretención del impuesto sobre la renta de que trata el artículo 1.2.6.6 del Decreto 1625 de 2016, a la cual se hace alusión en el párrafo precedente.

13. Ahora bien, se considera oportuno traer a colación las precisiones realizadas en el Concepto 008536 int. 969 del 01 de julio de 2025, en atención a que el agente retenedor y los autorretenedores se encuentran en la obligación de realizar las verificaciones que sean necesarias para la correcta aplicación de la tarifa vigente aplicable respecto de cada pago o abono en cuenta:

“(…) 25. Los agentes de retención y los autorretenedores deben, en cada pago o abono en cuenta, verificar la clasificación de la actividad económica (CIIU) del beneficiario y el concepto del ingreso, para aplicar correctamente la tarifa vigente establecida en el artículo Decreto 1625 de 2016, modificado por el Decreto 572 de 2025. Asimismo, les corresponde revisar el cumplimiento de los umbrales mínimos reglamentados, conforme a los artículos modificados según el Decreto 572 de 2025.

26. Dicha labor constituye una obligación explícita de los agentes retenedores y autorretenedores, puesto que la modificación efectuada por el Decreto 572 de 2025 no alteró los sujetos obligados a retener, sino que incrementó tarifas y redujo las bases mínimas para practicar la retención. Por tanto, la aplicación de la tarifa vigente y del umbral reglamentario corresponde a una verificación habitual que debe efectuarse en cada operación gravada por las partes involucradas.”

14. Además, se recomienda tener en cuenta que, mediante auto del 07 de mayo de 2026¹⁰, el Consejo de Estado suspendió provisionalmente los efectos de los artículos 2 al 8 del Decreto 572 de 2025¹¹, y, posteriormente, a través del auto del 02 de junio de 2026¹² se revocó dicha suspensión provisional, precisando que la revocatoria de la medida produjo efectos operativos a partir del primer día calendario del mes siguiente a la ejecutoria del auto.

15. Frente al segundo interrogante, se precisa que no es competencia de este despacho brindar orientación o asesoría acerca del desarrollo operativo de la actividad del usuario, ni avalar o formular sugerencias sobre trámites de competencia de otras entidades, como lo puede ser el diligenciamiento del manifiesto de carga. Con todo, se considera oportuno citar el Oficio 29622 del 31 de octubre de 2016 en el cual se analiza la distinción entre el manifiesto de carga y la factura por la prestación del servicio de transporte terrestre de carga, y la procedencia de esta como soporte de costos y deducciones:

“(…) Sin perjuicio de lo anterior, es claro que la prestación del servicio por la empresa transportadora habilitada, al remitente o destinatario implica la expedición de la correspondiente factura y, así mismo, en la relación comercial entre esta empresa y quien le presta el servicio a la misma, exige que estos facturen a la empresa el servicio prestado.

Adicionalmente es claro que el manifiesto de carga difiere de la factura por cuanto el mismo ampara el transporte de mercancías ante las autoridades, la obligación de expedirlo recae sobre la empresa de transporte habilitada, así como entregarlo, entre otros, al Ministerio de Transporte para su respectivo control y para fines estadísticos, autoridad que además es la competente para establecer el formato único de este documento y, por tanto, su contenido y elementos de control.

En tanto que la factura es el soporte de la operación comercial y, en materia tributaria contrario a lo que ocurre con el manifiesto de carga, la obligación de expedirla recae sobre los sujetos que venden bienes y/o prestan servicios, constituyendo el soporte de sus ingresos de ahí la obligación de conservar una copia; a su vez, quienes adquieren bienes y/o servicios tienen el deber de exigirla y conservarla (artículo 618 del Estatuto Tributario) toda vez que fiscalmente es el documento soporte de sus costos y/o gastos.

Adicionalmente, tratándose de la factura electrónica (...), su expedición igualmente es responsabilidad del sujeto que vende bienes y/o presta servicios, en las condiciones de contenido fiscal, control técnico y elementos tecnológicos

señaladas por el Gobierno en estos decretos y por la autoridad tributaria en las respectivas resoluciones reglamentarias que permiten a la DIAN el desarrollo de sus funciones de fiscalización.

Por las anteriores razones las cuales apuntan al objeto de cada uno de estos documentos, factura y manifiesto de carga, los sujetos sobre los cuales recae la obligación de expedirlos, así como su contenido fiscal, de control técnico y elementos tecnológicos y, las autoridades que los establecen, se concluye que no es viable legalmente que el manifiesto de carga se pueda utilizar como documento equivalente a la factura, o constituirse como tal. Además no se considera como tal por la legislación ni el Gobierno Nacional.”

16. En los anteriores términos se absuelve su petición y se recuerda que la normativa, jurisprudencia y doctrina en materia tributaria, aduanera y de fiscalización cambiaria, en lo de competencia de esta Entidad, puede consultarse en el normograma DIAN:

<https://normograma.dian.gov.co/dian/>.

¹ De conformidad con el numeral 4 del artículo 56 del Decreto 1742 de 2020 y el artículo 7 de la Resolución DIAN 91 de 2021.

² De conformidad con el numeral 1 del artículo 56 del Decreto 1742 de 2020 y el artículo 7-1 de la Resolución DIAN 91 de 2021.

³ Por medio del cual se expide el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte.

⁴ Decreto Único Reglamentario en materia tributaria.

⁵ Por el cual se sustituyen disposiciones del Decreto número 1625 de 2016 Único Reglamentario en Materia Tributaria, en lo relacionado con las tarifas de autorretención y bases mínimas para practicar retención en la fuente.

⁶ Cfr. artículo 2.2.1.7.3. del Decreto 1079 de 2015, modificado por el art. 1 del Decreto 1017 de 2025.

⁷ Cfr. artículo 2.2.1.7.4. ibidem.

⁸ Íbidem.

⁹ Acorde con el numeral segundo del artículo 1.2.6.7. del Decreto 1625 de 2016: “(...) En el caso del transporte terrestre automotor que se preste a través de vehículos de propiedad de terceros, esta autorretención a título de impuesto sobre la renta y complementario se aplicará únicamente sobre la proporción del pago o abono en cuenta que corresponda al ingreso de la empresa transportadora calculado de acuerdo con el artículo 102-2 del Estatuto Tributario.”

¹⁰ Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Cuarta. Auto del 07 de mayo de 2026. Exp. 30229. C.P. Myriam Stella Gutiérrez Argüello.

¹¹ Como consecuencia de ello, a partir del 8 de mayo hasta la fecha en que la revocatoria de la suspensión provisional surtió efectos operativos, se debieron aplicar las bases y tarifas de autorretenciones y retenciones, según las disposiciones del Decreto 1625 de 2016 que se encontraban vigentes antes de ser sustituidas por el Decreto 572 de 2025.

¹² Consejo de Estado. Sala de lo Contencioso Administrativo. Sección Cuarta. Auto del 02 de junio de 2026. Exp. 30229. C.P. Wilson Ramos Girón.