REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXV - Nº 965 | Bogotá, D. C., martes, 11 de agosto de 2026 | EDICIÓN DE 20 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ, SECRETARIO GENERAL DEL SENADO, www.secretariasenado.gov.co — MIGUEL ÁNGEL SÁNCHEZ VÁSQUEZ, SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA, www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

PROYECTO DE LEY NÚMERO 23 DE 2026 SENADO

por la cual se establecen Lineamientos para la Política Pública de Fortalecimiento del Transporte Aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., abril de 2026

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "*Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones*"

Recibe un cordial saludo, Dr. Diego,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- *Proyecto de Ley No. 023 de 2026 Senado, "Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"*

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

Proyecto de Ley N° 023 de 2026 Senado

"Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de una política pública orientada al fortalecimiento de la seguridad operacional, la eficiencia, la facilitación, la capacidad aeroportuaria, la conectividad regional, la gestión del riesgo y la continuidad operativa en la prestación de los servicios de transporte aéreo en Colombia.

Artículo 2. Alcance. La política pública de que trata la presente ley comprende el conjunto de principios, lineamientos, estrategias, mecanismos, programas y proyectos que orientarán la acción del Estado para fortalecer la seguridad operacional, la eficiencia, la facilitación, la capacidad aeroportuaria, la continuidad operativa, la modernización tecnológica, la gestión del riesgo, la coordinación interinstitucional y la conectividad regional del transporte aéreo, con el fin de reducir demoras, prevenir incidentes, mejorar la prestación del servicio y proteger a las tripulaciones, los pasajeros, la carga y el personal en tierra.

Parágrafo. Las disposiciones de esta ley deberán ser aplicadas respetando las normas contenidas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC) oficiales, y las demás normas vigentes que regulan la aviación civil y la operación aeroportuaria.

Artículo 3. Lineamientos. La política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia, deberá formularse a partir de los siguientes lineamientos:

a) Diseñar e implementar estrategias orientadas al fortalecimiento de la capacidad aeroportuaria, la mitigación de restricciones operacionales, la disminución de demoras y el mejoramiento de la gestión de los flujos de aeronaves, pasajeros y carga, con enfoque diferencial según las necesidades y condiciones de cada aeropuerto.

b) Evaluar la eficiencia de los servicios que permiten operar el transporte aéreo, permitiendo el diagnóstico y la toma de decisiones para mejorar la operación.

c) Fortalecer la coordinación interinstitucional entre las autoridades de aviación civil, las entidades del sector transporte, la Fuerza Pública y demás organismos competentes, para armonizar la operación aérea civil y estatal, prevenir incidentes, optimizar el uso del espacio aéreo y mejorar la capacidad de respuesta ante contingencias.

d) Desarrollar programas de capacitación y entrenamiento en diferentes entidades y/o instituciones educativas que permitan la prestación eficiente en los servicios de la operación del transporte aéreo.

e) Fortalecer la planeación, formación, actualización, bienestar y provisión oportuna del talento humano requerido para la prestación eficiente y segura de los servicios asociados al transporte aéreo, en observancia de los principios constitucionales y legales que rigen el acceso al empleo público.

f) Incorporar acciones, protocolos y mecanismos de gestión del riesgo y seguridad operacional que permitan identificar, prevenir y mitigar eventos que afecten la navegación aérea, la operación aeroportuaria, la integridad de tripulaciones, pasajeros, carga y personal en tierra, en articulación con las autoridades competentes.

g) Promover la modernización tecnológica de la infraestructura y de los sistemas que soportan la navegación aérea y la operación aeroportuaria, garantizando criterios de interoperabilidad, continuidad operativa, confiabilidad técnica, trazabilidad de la información y soporte para la toma de decisiones en tiempo real.

h) Promover mecanismos de reporte, seguimiento y divulgación periódica sobre el estado de la infraestructura, la operación, el mantenimiento y las necesidades de intervención de los aeropuertos estratégicos del país, con el fin de fortalecer la transparencia, la toma de decisiones y la confianza ciudadana.

Artículo 4. Planes de contingencia y continuidad operativa. La política pública deberá incorporar lineamientos para la formulación de planes de contingencia y continuidad operativa en aeropuertos y servicios asociados al transporte aéreo, con el fin de reducir afectaciones a pasajeros, tripulaciones, carga y operación logística ante eventos críticos o interrupciones del servicio.

Artículo 5. Priorización territorial y fortalecimiento de la conectividad regional. La formulación e implementación de la política pública deberá incorporar criterios de priorización territorial, conectividad regional, seguridad operacional, demanda del servicio, impacto económico y brechas de infraestructura, con especial atención a aeropuertos estratégicos para la integración regional y la prestación de servicios esenciales.

Artículo 6. Financiación. La implementación de la presente ley se realizará con cargo a las apropiaciones presupuestales de las entidades competentes, en el marco de sus funciones, y podrá articularse con los instrumentos de planeación, inversión y financiación del sector transporte, sin perjuicio de la gestión de fuentes complementarias de financiación conforme a la normatividad vigente.

Artículo 7. Responsable. El Ministerio de Transporte será la entidad encargada de la elaboración, la formulación e implementación de la Política Pública de Facilitación en la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo, para lo cual deberá garantizar la participación de la Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuerto creados por los Reglamentos Aeroportuarios de Colombia.

Artículo 8. Seguimiento. El Departamento Administrativo de Planeación Nacional, será la entidad encargada de hacer el seguimiento técnico a la elaboración, formulación e implementación de la Política Pública de Facilitación en la Prestación de los Servicios de Transporte Aéreo.

La política pública deberá contar con indicadores de resultado y de gestión, metas de corto, mediano y largo plazo, cronograma de implementación, responsables institucionales y mecanismos de rendición pública de cuentas. El seguimiento técnico deberá presentarse anualmente al Congreso de la República.

Artículo 9. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 28 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley ____ Acto legislativo ____
No. 023/2026 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HH.CC.: Ana Paola Agudelo, Maritza Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

"Por la cual se establecen lineamientos para la política pública de fortalecimiento del transporte aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones"

Exposición de Motivos

1. Objeto

El presente proyecto de ley tiene por objeto establecer los lineamientos para la formulación, implementación, seguimiento y evaluación de una política pública de Estado orientada a fortalecer de manera integral el transporte aéreo en Colombia, en sus componentes de seguridad operacional, eficiencia, facilitación, capacidad aeroportuaria, conectividad regional, gestión del riesgo y continuidad operativa.

La iniciativa responde a la necesidad de dotar al sector aeronáutico nacional de un marco de política pública articulado, con responsables institucionales claros —el Ministerio de Transporte como entidad formuladora y el Departamento Administrativo de Planeación Nacional como entidad de seguimiento técnico—, que permita superar de manera estructural las demoras operacionales, las restricciones de capacidad aeroportuaria y las brechas de infraestructura que hoy afectan la prestación del servicio a pasajeros, tripulaciones, carga y personal en tierra.

En ese sentido, el proyecto no crea nuevos regímenes sancionatorios ni modifica competencias de las autoridades aeronáuticas existentes; se limita a definir los lineamientos, principios y mecanismos que deberá seguir el Gobierno Nacional para el diseño e implementación de dicha política, garantizando la coordinación interinstitucional, la modernización tecnológica, la priorización territorial de la conectividad regional y la rendición pública de cuentas ante el Congreso de la República.

2. Antecedentes Legislativos

Con base en la búsqueda de los Proyectos de Ley radicados en el Congreso de la República, no se identifica una iniciativa legislativa que tenga el mismo objetivo o sentido. No obstante se considera pertinente resaltar algunos Proyectos de Ley en materia de transporte aéreo, que pueden resultar complementarios a la iniciativa presentada.

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
P.L. 200/23 - S	VI	H.S. Pedro Hernando Flórez Porras	Regula el ingreso, permanencia, funciones, derechos, obligaciones, régimen salarial, prestacional y pensional de los controladores de tránsito aéreo civil en Colombia.	Archivado
P.L. 167/23 - S Por medio de la cual se establecen medidas sobre los derechos de los usuarios de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Jorge Benedetti Martelo, Esteban Quintero Cardona, Ana María Castañeda, Carlos Julio González Villa, H.R. Daniel Carvalho Mejía, Lina María Garrido Martín, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Jaime Rodríguez Contreras, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Jairo Humberto Cristo Correa	Establece medidas para la protección y divulgación de los derechos de los usuarios de transporte aéreo. Incluye disposiciones para asegurar que los usuarios sean informados adecuadamente sobre sus derechos y las rutas de atención en caso de que estos sean vulnerados	Archivado
P.L. 093/23 - S Por medio del cual se regula la prestación de los servicios aéreos en Colombia y se dictan otras disposiciones	VI	H.S. Pedro Hernando Flórez Porras	Establece un marco normativo dirigido a la protección de los derechos de los usuarios del servicio aéreo comercial de transporte público regular doméstico de pasajeros. Enfatiza en la transparencia y claridad de la información a usuarios, la regulación de tarifas, la compensación por demoras imputables a las aerolíneas, y la prohibición de la sobreventa de vuelos. Refuerza los mecanismos de sanción y se asigna a la SIC la responsabilidad de recibir y tramitar reclamaciones y sancionar.	Archivado
P.L. 303/23 - C Por medio de la cual se toman medidas para garantizar el derecho de los habitantes del territorio colombiano al acceso al servicio público de transporte aéreo y se dictan otras disposiciones	VI	H.S.Alejandro Alberto Vega Pérez	Busca garantizar el derecho de los habitantes del territorio colombiano al acceso al servicio público esencial de transporte aéreo, para lo cual se establecen medidas que faciliten la compra de tiquetes aéreos a precios razonables y se evite el abuso de la posición dominante por parte de las empresas prestadoras de este servicio.	Archivado

P.L. 039/23 - C Por la cual se expide el estatuto del usuario de transporte aéreo comercial de pasajeros y se dictan otras disposiciones	VI	H.R.Hernán Darío Cadavid Márquez	Tiene como finalidad regular, proteger, promover y garantizar la efectividad y el libre ejercicio de los derechos de los usuarios de los servicios de transporte aéreo comercial como parte débil en la relación negocial, así como amparar el respeto a su dignidad y a sus intereses económicos, en especial, a través de la implementación de medidas y mecanismos que permitan el libre ejercicio de los derechos que les asiste.	Archivado
P.L. 015/2023 Por medio de la cual se habilita la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de colombia y se dictan otras disposiciones	VI	H.S.David Andrés Luna Sánchez, Jorge Enrique Benedetti Martelo, H.S. José Luis Pérez Oyuela, entre otros. H.R.Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Jorge Méndez Hernández, Julio César Triana Quintero, entre otros.	Busca la habilitación de la política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia, a excepción del tráfico de cabotaje, como un mecanismo para el desarrollo económico del comercio, la industria y el turismo del país. La política pública de cielos abiertos en el transporte aéreo de Colombia, a grandes rasgos, busca eliminar las restricciones a la entrada y salida de aerolíneas extranjeras en el país.	Archivado

3. Justificación del Proyecto

El transporte aéreo en Colombia enfrenta desafíos estructurales que afectan de manera directa la seguridad operacional, la eficiencia del servicio y la conectividad regional del país. La saturación de la capacidad aeroportuaria, las demoras recurrentes en la operación de aeronaves, las brechas en la modernización tecnológica de la infraestructura de navegación aérea y la ausencia de mecanismos articulados de gestión del riesgo y continuidad operativa, constituyen problemáticas que inciden negativamente en la prestación de un servicio que, como lo ha reconocido de manera reiterada la jurisprudencia constitucional y ordinaria citada en el numeral anterior, tiene el carácter de servicio público esencial.

En efecto, tal como lo señaló la Sala de Casación Laboral de la Corte Suprema de Justicia en la Sentencia SL20094-2017, el transporte aéreo está ligado de manera inescindible a la realización efectiva de derechos fundamentales como la movilidad, la salud, la seguridad y la vida de las personas, en tanto constituye hoy un servicio ordinario, principal y habitual para la población colombiana. Esta condición impone al Estado la obligación de adoptar medidas orientadas a garantizar su continuidad, calidad y eficiencia, particularmente en un país como Colombia, en el que la geografía y las condiciones de conectividad hacen del transporte aéreo, en numerosas regiones, el principal o único medio de acceso a servicios esenciales.

A pesar de la relevancia del sector, actualmente no existe en el ordenamiento jurídico colombiano una política pública integral que articule, bajo un marco único, los componentes de seguridad operacional, eficiencia, facilitación, capacidad aeroportuaria, conectividad regional, gestión del riesgo y continuidad operativa. Como se evidenció en el análisis de antecedentes legislativos, las iniciativas existentes en materia de transporte aéreo se han concentrado principalmente en la protección de los derechos de los usuarios, la regulación de tarifas y la habilitación de cielos abiertos, sin abordar de manera integral el fortalecimiento operacional y de infraestructura del sector desde una perspectiva de política pública de Estado.

En este contexto, el presente proyecto de ley busca cerrar ese vacío normativo mediante el establecimiento de lineamientos generales —sin crear nuevas cargas sancionatorias ni modificar las competencias de las autoridades aeronáuticas existentes, en particular las atribuidas a la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (UAEAC) por la Ley 105 de 1993 y desarrolladas en los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia— que permitan al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y con el seguimiento técnico del Departamento Administrativo de Planeación Nacional, formular e implementar dicha política pública de manera coordinada, medible y sujeta a rendición de cuentas ante el Congreso de la República.

La iniciativa se justifica, adicionalmente, en la necesidad de fortalecer la coordinación interinstitucional entre las autoridades civiles y la Fuerza Pública, en armonía con lo previsto en los RAC 4, 65, 121, 160, 211 y 212, así como en la conveniencia de promover la modernización tecnológica de los sistemas de navegación y operación aeroportuaria, en línea con los principios de facilitación consagrados en el RAC 209 y en el Convenio de Chicago de 1944. De esta manera, el proyecto no solo responde a una necesidad operativa y de infraestructura, sino que desarrolla mandatos constitucionales y legales preexistentes, dotándolos de un marco de política pública que permita su implementación efectiva, con metas de corto, mediano y largo plazo y mecanismos de transparencia y control ciudadano.

4. Marco Normativo

4.1. Constitución Política de Colombia

- **Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

4.2. Leyes

Ley 105 de 1993. Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.

- **Artículo 47. Funciones aeronáuticas.** Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte.

  Parágrafo. Suprímese (sic) dentro de la estructura del Ministerio de Transporte, la Dirección General de Transporte Aéreo de que trata el numeral 8 del artículo 10. del Decreto 2171 de 1992.

- **Artículo 48. Parágrafo 3.** La Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, conservará el control del tráfico aéreo y la responsabilidad por el correcto funcionamiento de las ayudas aéreas. Así mismo ejercerá una adecuada supervisión sobre la seguridad aérea y el control técnico.

- **Artículo 56.- Convenios.** El Director de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil celebrará convenios con Instituciones de Educación Superior, con el fin de disponer del personal debidamente calificado para el manejo del control aéreo.

  La Fuerza Aérea Colombiana - FAC - participará permanentemente en los cursos de capacitación del Centro de Estudios Aeronáuticos CEA.

Ley 336 de 1996

Artículo 5. <u>El carácter de servicio público esencial</u> bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, **<u>implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.</u>**

[...]

Artículo 68. <u>El modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial,</u> continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (libro quinto, capítulo preliminar y segunda parte), por el manual de reglamentos aeronáuticos que dicte la unidad administrativa especial de aeronáutica civil y por los tratados, convenios, acuerdos, prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.

4.3. Otras normatividades - Reglamentos Aeronáuticos de Colombia - RAC

RAC 1 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de diciembre de 1974.

- **1.2.1. Definiciones.[...]**

  Actividad aeronáutica (aeronáutica civil): Conjunto de tareas y operaciones, directa o indirectamente relacionadas con el empleo de aeronaves civiles. Las actividades aeronáuticas comprenden entre otras:

  a. Servicios aéreos comerciales de transporte público, regular o no regular, interno o internacional de pasajeros correo o carga; o de trabajos aéreos especiales en sus diversas modalidades.
  b. Aviación general, incluyendo entre otras, aviación privada (individual o corporativa) civil del Estado, de enseñanza o instrucción de vuelo y experimental.
  c. Actividades de construcción y conservación de aeronaves o partes, incluyendo diseño, construcción, ensamblaje, mantenimiento, reparación o reconstrucción, alteración inspección. etc.
  d. Operación de infraestructura aeronáutica y servicios de protección y apoyo al vuelo incluyendo servicios de control de tránsito aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas, servicio meteorológico e información aeronáutica.
  e. Servicios aeroportuarios especializados de apoyo terrestre a la operación de aeronaves.
  f. Instrucción aeronáutica en sus diversas modalidades [...]

  Navegación aérea (RNAV). Método de navegación que permite operaciones de aeronaves en cualquier curso deseado, al alcance de la cobertura de una estación de referencia con señales de navegación o dentro de los límites de un sistema auto controlado. [...]

  Reglamentos Aeronáuticos de Colombia (RAC). Conjunto de normas de carácter general y obligatorio, emanadas de la UAEAC a través de su Director General, en ejercicio de facultades que le otorga la Ley en tal sentido, que regulan aspectos propios de la aviación civil, en concordancia con otras normas nacionales e internacionales sobre la materia y en especial con la Parte Segunda del Libro Quinto del Código de Comercio y con el Convenio de Chicago de 1.944 Sobre Aviación Civil Internacional y sus anexos técnicos.

RAC 2 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de diciembre de 1974.

- **2.1.6. EDAD**

  El aspirante a cualquier licencia de personal aeronáutico acreditará una edad mínima de dieciocho (18) años. Se exceptúa de lo anterior a los pilotos de planeador, quienes acreditarán diez y seis (16) años; los pilotos alumnos quienes acreditarán diecisiete (17) años; los pilotos de transporte de línea avión o helicóptero, técnicos especialistas e ingenieros especialistas aeronáuticos, despachadores, instructores de tierra o vuelo e inspectores en todas sus modalidades, quienes acreditarán veintiún (21) años de edad.

  En los casos en que se requiera autorización de una entidad o establecimiento aeronáutico (empresa aérea, taller aeronáutico o empresa de servicios aeroportuarios, etc.) para desarrollar funciones propias del personal aeronáutico en calidad de alumno, ayudante, asistente u observador, el aspirante a dicha autorización acreditará al menos 17 años de edad.

Las licencias de pilotos tendrán límites máximos de edad, conforme a lo previsto en el numeral.

Las demás licencias no tendrán restricciones de edad máxima, y estarán vigentes mientras lo estén el certificado médico y el respectivo chequeo de vuelo cuando sean exigibles. En los casos en que se establezcan límites máximos de edad para ejercer los privilegios de una licencia, dichos privilegios serán modificados o cancelados según sea pertinente, cuando su titular llegue a la edad señalada.

- **2.1.12. LICENCIAS AL PERSONAL DE LA FUERZA PÚBLICA**

2.1.12.1.[1] La UAEAC podrá expedir la licencia correspondiente al personal retirado de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional, que hayan obtenido una especialidad aeronáutica durante su tiempo de servicio activo, previo el cumplimiento de los siguientes requisitos [...].

Una vez otorgada la licencia, su titular quedará sometido al control y cumplimiento de los requisitos y regulaciones aeronáuticas propias de la aviación civil y por consiguiente, bajo la vigilancia y control de la Autoridad Aeronáutica Civil (UAEAC).

2.1.12.2.[2] **La UAEAC podrá autorizar las licencias de que trata el numeral anterior previa verificación de los siguientes requisitos: El personal de las Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo** o en retiro que haya tenido actividades de vuelo o técnicas durante los últimos seis (6) meses, anteriores a su solicitud, deberá aprobar un examen de conocimientos propios de la aviación civil. Para éste caso se aceptará el examen médico de control expedido dentro de los seis (6) meses anteriores a la radicación de la solicitud, por la dependencia de medicina aeronáutica de la respectiva Fuerza, y siempre que su expedición se observen todos los requisitos aeromédicos exigibles para la clase de licencia. **El personal de las Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo** o en retiro, **que no haya tenido actividades de vuelo durante los últimos doce (12) meses antes de su solicitud, deberá aprobar un examen escrito de conocimiento propio de la aviación civil, un examen de pericia de acuerdo a lo contemplado por estos reglamentos para la licencia que solicita.** Además, deberá presentar un certificado médico vigente y apropiado para la licencia solicitada.

2.1.12.3.[3] **La UAEAC podrá otorgar licencias al personal activo de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional siempre que se acredite que éstos cumplen con el tiempo de experiencia mínimo requerido para la licencia a que aspiran y que desempeñarán actividades propias de la aviación civil.** El aspirante a esta licencia deberá acreditar los requisitos generales previstos en los numerales anteriores y los inherentes a cada licencia según corresponda y **en relación con su desempeño en la aviación civil, quedará sometido al control y vigilancia de la UAEAC sin perjuicio del cumplimiento de las normas internas propias de cada fuerza. La UAEAC también podrá otorgar licencias a personal activo de las Fuerzas Militares de Colombia o de la Policía Nacional por razones de entrenamiento u otras necesidades del servicio donde se requiera que estos tripulen aeronaves civiles.** Tal circunstancia, será informada por el explotador de la aeronave antes del inicio de las operaciones a la UAEAC y a su asegurador.

La solicitud de licencias para personal activo será formulada por el comandante de la respectiva fuerza o la dependencia delegada por éste para el efecto y contará con su aval o visto bueno. Cuando se trate de licencias o habilitaciones de instructores para impartir instrucción a personal civil en centros de instrucción aeronáutica civil, el aspirante no requerirá de la licencia básica de que trata el numeral 2.6.6.3.de los RAC, pero acreditará el curso pertinente a la especialidad, la experiencia mínima de tres (3) años en el ejercicio de los privilegios correspondientes a la habilitación solicitada y los demás requisitos inherentes a una licencia de instrucción.

Cuando se trate de licencias o autorizaciones para inspectores se aplicará, en cuanto a experiencia, lo previsto en el literal b del numeral 2.1.12.1. de los RAC.

2.1.12.4.[4] **El personal licenciado en aviación civil, al igual que el personal de las Fuerzas Armadas de Colombia y Policía Nacional que se desempeñen como técnico ayudante, ayudante de despacho, auxiliar de servicio a bordo observador, asistente de tránsito aéreo, controlador de tránsito aéreo observador o piloto alumno en desarrollo de su fase de entrenamiento práctico, prestando servicio a las Fuerzas Armadas de Colombia o en cualquier dependencia de la UAEAC, tendrá derecho a que la autoridad aeronáutica le reconozca la experiencia acumulada en dicho periodo siempre y cuando, durante su desempeño, se observen los estándares propios de la aviación civil.** [...]

2.1.16.1.[5] [...]
La modificación, suspensión o cancelación de una licencia expedida a personal de la Fuerzas Armadas de Colombia o de la Policía Nacional en servicio activo, se comunicara a la dependencia encargada de cada Fuerza. [...]

2.1.16.5.[6] [...]

[1] Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 05188 del 25 de Septiembre de 2009, Publicada en el Diario Oficial No. 47.496 del 08 de Octubre de 2009.
[2] Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.
[3] Nota: Modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución Número 05188 del 25 de Septiembre de 2009, Publicada en el Diario Oficial No. 47.496 del 08 de Octubre de 2009.
[4] Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.
[5] Nota: Adicionado y modificado conforme al Artículo Primero de la Resolución No. 04212 del 28 de Octubre de 2004. Publicada en el Diario Oficial No. 45.720 del 02 de Noviembre de 2004.
[6] Nota: Modificado conforme al ARTÍCULO PRIMERO de la Resolución N° 01495 del 01 de junio de 2017.

[E]l personal de las Fuerzas Armadas de Colombia y de la Policía Nacional que haya realizado cursos en especialidades aeronáuticas en el exterior durante su servicio activo, acreditará tal curso ante la UAEAC con el respectivo diploma avalado con una certificación expedida por la dependencia de la fuerza encargada del entrenamiento aeronáutico.

- **2.5.2 CONTROLADOR DE TRÁNSITO AÉREO -CTA**

Requisitos para expedir la licencia.[7]

2.5.2.1. Edad[8]

El aspirante a una licencia de controlador de tránsito aéreo acreditará una edad mínima de 18 años.

RAC 4 - Adoptado mediante Resolución N° 02450 del 19 de Diciembre de 1974.

4.15.2.25.14.2.[9] **PERSONAL AERONÁUTICO Y LIMITACIONES DE SUS SERVICIOS.** Ningún titular de un Certificado de Operación puede asignar una persona como tripulante y ninguna persona puede actuar como tal, a menos que cumpla con los siguientes requisitos: [...]

c. Todo tripulante debe ser empleado del explotador de la aeronave respectiva, ***a excepción del personal de la Fuerza Pública en servicio activo, que esté ejerciendo actividades aeronáuticas de conformidad con lo previsto en el numeral 2.1.12.3*** y que por necesidades del servicio, alteración del orden público o guerra externa, requiera hacer uso de aeronaves civiles mediante contrato o convenio previamente establecido entre la empresa y el comandante de la respectiva Fuerza.

RAC 6 - Adoptado mediante Resolución N° 02389 del 26 de Octubre de 2022

(2) Las disposiciones de este capítulo [CAPÍTULO C INSTRUCCIÓN Y/O ENTRENAMIENTO DE AERONÁUTICA CIVIL] no aplican a: [...]

Las actividades de instrucción o entrenamiento aeronáutico desarrolladas por instituciones militares o policiales para la formación o capacitación de personal militar o policial o de otro personal con la intención de vincularlo a su servicio. **No obstante, quedarán sometidas a las previsiones de este capítulo tales instituciones militares o policiales si imparten instrucción o entrenamiento a personal civil o a terceros ajenos a ellas o por remuneración.**

[7] Nota: Modificado conforme al Artículo1º de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005
[8] Modificado conforme al Artículo1º de la Resolución No. 03590 del 05 de Agosto de 2005, Publicada en el Diario Oficial No. 45.996 del 10 de Agosto de 2005
[9] Nota: Modificado conforme al Artículo Segundo de la Resolución No 04226 del 26 de Agosto de 2010. Publicada en el Diario Oficial No 47.819 del 1º de Septiembre de 2010.

RAC 65 Adoptado mediante Resolución N° 03761 del 13 de Diciembre de 2016

- **65.100**[10] **Personal de la Fuerza Pública en servicio activo o en retiro**

(a) Generalidades:

(1) **La UAEAC podrá otorgar una licencia al personal en servicio activo** o en retiro **de la Fuerza Pública de Colombia (Fuerzas Militares y de Policía) que solicite la expedición de una licencia de personal aeronáutico diferente de la tripulación de vuelo, o una habilitación**, cumpliendo con los requisitos aplicables de esta sección.
(2) **Para el personal activo, la licencia o habilitación se conferirá a quienes hayan de desempeñarse en actividades propias de la aviación civil, en aquellos casos en que legalmente corresponda, a solicitud del Comandante de la respectiva Fuerza Militar o de Policía, o la dependencia delegada para este efecto, quedando el titular de la licencia sometido al control y vigilancia de la UAEAC; en cuanto al ejercicio de atribuciones en la aviación civil. La habilitación se conferirá exclusivamente, para aquellos tipos de actividades o equipos que la UAEAC ha certificado para aviación civil.** Para el caso de los Despachadores de vuelo, la correspondiente autorización por tipo de aeronave será emitida por el explotador de servicios aéreos.
(3) La experiencia adquirida en equipos o aeronaves no utilizadas en la aviación civil colombiana, se reconocerá para optar por la licencia correspondiente, pero, esta experiencia, no aplicará para una habilitación.

(b) Requisitos: **El personal de las Fuerza Pública en servicio activo** o en retiro, que solicite una licencia y/o habilitación otorgada bajo este reglamento, debe cumplir con lo siguiente [...]

65.200[11] Requisitos de licencias y habilitaciones

(a)[12] **Ninguna persona podrá desempeñarse como controlador de tránsito aéreo en una dependencia de servicios de tránsito aéreo, a menos que:**

(1) Sea titular de una licencia de controlador de tránsito aéreo (CTA) otorgada de acuerdo con lo dispuesto en la norma RAC 65.

[10] Nota: Sección modificada conforme al artículo PRIMERO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.
[11] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.
[12] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

(2) Sea titular de una habilitación o habilitaciones válidas aplicables al puesto de trabajo y/o al equipo específico utilizado en el ejercicio de sus funciones, de acuerdo con lo dispuesto en el presente capítulo, o esté en entrenamiento operacional.

(3)[13] Posea un certificado médico aeronáutico clase 3 (o superior) vigente, otorgado en virtud de la norma RAC 67; y

(4)[14] Demuestre, como mínimo, nivel 4 de competencia lingüística (operacional) en el idioma inglés, en caso de proveer servicios en dependencias ATS que atienden tránsito internacional.

(b) [Reservado]

(c)[15] Para desempeñar funciones como controlador en entrenamiento operacional, el controlador de tránsito aéreo deberá: [...]

(1)[16] **Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024. (1) Cursar y aprobar el curso de instrucción correspondiente en el Centro de Estudios Aeronáuticos – CEA o en el caso de habilitaciones, en un centro de instrucción aeronáutica extranjero de carácter oficial aceptado por la UAEAC.**

Nota.- Un Centro de instrucción aeronáutica en el extranjero se considera oficial cuando pertenece o está adscrito a la autoridad aeronáutica de un país miembro de la OACI.

(2)[17] Estar autorizado previamente por el Coordinador del Grupo Aeronavegación Regional Bogotá o del Grupo Regional Servicios de Tránsito Aéreo según corresponda.

[13] Nota: Sección Renumerada conforme al artículo DÉCIMO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.
[14] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.
[15] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.
[16] Nota: Sección modificada conforme al artículo SEGUNDO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.
[17] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.

(3) Operar bajo la supervisión de un Controlador de tránsito aéreo entrenador en el puesto de trabajo, habilitado y calificado en el puesto al cual aspira a desempeñarse el controlador en entrenamiento; y

(4)[18] Ser titular de un certificado médico aeronáutico clase 3 (o superior) vigente, otorgado en virtud de la norma RAC 67.

65.205 Requisitos generales para obtener la licencia

(a)[19] Para obtener la licencia de controlador de tránsito aéreo, el aspirante deberá:

(1) Haber cumplido, como mínimo, dieciocho (18) años de edad. [...]

RAC 100 - Adoptado mediante Resolución número 01983 del 27 de septiembre 2023

- **100.615** Reconocimiento de certificados expedidos por otra AAC y entidades de la Aviación de Estado [...]

La UAEAC reconocerá la validez de un certificado de curso como piloto u operador de sistemas de aeronaves no tripuladas o documento similar emitido por las entidades colombianas de Aviación de Estado (Fuerzas Militares y Policía Nacional) o avalado por la Autoridad Aeronáutica de la Aviación de Estado, pero solamente para satisfacer el subpárrafo 100.610(a)(2)[20] del presente reglamento, por lo cual su titular deberá dar cumplimiento a los demás requisitos dispuestos en la sección 100.610 para efectos del trámite de un certificado de idoneidad como piloto UAS [por sus siglas en inglés, sistemas de aeronaves no tripuladas].

RAC 121 - Adoptado mediante Resolución N° 02412 del 15 de Agosto de 2018

- **121.1410** Personal aeronáutico – Limitaciones en el uso de servicios [...]

(g) Todo tripulante debe ser empleado del explotador de la aeronave respectiva, a excepción **del personal activo de la fuerza pública que, por necesidades del servicio y previo convenio con la respectiva Fuerza, esté ejerciendo actividades aeronáuticas propias de la aviación civil.**

RAC 147 - adicionado conforme al artículo Primero de la Resolución N° 00509 del 23 de Febrero de 2018.

[18] Nota: Sección modificada conforme al artículo SEGUNDO de la Resolución No. 04362 del 27 de diciembre de 2019. Publicada en el Diario Oficial No. 51.182 del 30 de diciembre de 2019.
[19] Nota: Sección modificada conforme al ARTICULO PRIMERO de la Resolución No. 00149 del 30 de enero 2024. Publicada en el Diario Oficial No. 52.655 del 31 de enero de 2024.
[20] Haber culminado satisfactoriamente el contenido del curso descrito en este capítulo en un CIAC o CEAC aprobado por la UAEAC;

- **147.230** Reconocimiento de instrucción previa

(a) El CIAC evaluará y garantizará el otorgamiento de créditos, en el porcentaje que considere apropiado, sobre el programa de instrucción reconocida:

(1) Si el estudiante ha recibido instrucción previa en: [...]

iv. Una escuela técnica militar certificada por la dependencia encargada;[...]

RAC 160 - Adoptado mediante Resolución N° 03596 del 28 de Diciembre de 2015 - Modificado totalmente mediante resolución N° 02627 del 21 de Diciembre de 2020

- **160.145** Aplicación de procedimientos de las Fuerzas Militares

(a) Sin perjuicio de las competencias establecidas en la Ley para las Fuerzas Militares (Ejército Nacional, Armada Nacional y Fuerza Aérea de Colombia), **los administradores, gerentes aeroportuarios o gerentes de concesionario, coordinarán lo pertinente a la aplicación en el respectivo aeropuerto, de los controles y procedimientos sobre las personas, cosas o aeronaves, propendiendo porque los mismos no afecten adversamente la dinámica propia de la aviación civil, garantizando el equilibrio entre tales controles y los principios de la facilitación**.

- **160.320** Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría nacional

(a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría nacional, estará integrado por:

(1) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario o responsable de seguridad del aeropuerto quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.

(2) El comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.
Nota. - Es conveniente que el Comandante de Policía que participa en el Comité, sea de la especialidad de Policía Aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente.

(3) El comandante de la Fuerza Militar con jurisdicción en el lugar donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.

4) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves, con base de operación en el aeropuerto.

(b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil o el que haga sus veces, quien actuará como secretario del Comité.

(c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

160.325 Composición del Comité de seguridad de aeropuerto en un aeropuerto de categoría internacional

(a) El Comité de seguridad de aeropuerto en los aeropuertos de categoría internacional estará integrado por:

(1) El Gerente o Administrador aeroportuario, o el Gerente del concesionario o responsable de seguridad del aeropuerto, quien lo podrá coordinar cuando sea necesario.

(2) El comandante de la Policía Nacional destacada en el aeropuerto o con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

Nota.- Es conveniente que el Comandante de Policía que participa en el Comité, sea de la especialidad de Policía Aeroportuaria de la Estación de Policía destacada en el aeropuerto o su equivalente.

(3) El Comandante de la Fuerza Militar con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto o su delegado.

(4) El jefe de la Unidad Administrativa Especial Migración Colombia en el aeropuerto o su delegado.

(5) El Director de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN) con jurisdicción en las correspondientes instalaciones aeroportuarias o el jefe de la DIAN en el aeropuerto.

(6) El jefe de la Unidad o dependencia de Salud Pública en el aeropuerto.

(7) Un delegado de la Autoridad Ambiental con jurisdicción en el área donde esté ubicado el aeropuerto.

(8) El jefe de la Unidad o dependencia de control zoosanitario y fitosanitario o del Instituto colombiano agropecuario (ICA) en el aeropuerto.

(9) Un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte comercial con base de operación en el aeropuerto.
Nota 1.- Conforme con la operación del aeropuerto, en el reglamento interno del Comité de seguridad podrá establecerse la participación de un representante elegido por los explotadores de aeronaves de transporte de carga y un representante elegido por la aviación general si aplica, que tengan base de operación en el aeropuerto.

Nota 2.- Cuando en la jurisdicción de un aeropuerto haga presencia más de una de las FFMM, o más de una especialidad de la Policía Nacional y si más de una de ellas participa en el CSA para efecto de las decisiones (votaciones) entre ellos, elegirán a quién tendrá el derecho al voto y lo informarán de manera formal, al secretario del comité para ser incluido en el reglamento interno.

(b) El responsable de la operación de seguridad de la aviación civil del aeropuerto, quien actuará como secretario del Comité.

(c) A las sesiones del Comité podrán asistir, previa invitación de su Coordinador, los representantes de otros organismos, agremiaciones o empresas a fin de tratar asuntos específicos.

- **160.330** Funciones generales del Comité de seguridad de aeropuerto [...]

(5) Coordinar entre los integrantes del Comité y autoridades de cualquier orden, las acciones tendientes a **solucionar las dificultades relacionadas con la protección de personas, instalaciones aeroportuarias, aeronáuticas, aeronaves y áreas públicas**.

- **160.1900** Protección de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

(c) L**a protección de los sistemas de ayudas a la navegación aérea** ubicados en los cerros y parajes fuera del perímetro urbano será responsabilidad de su propietario u operador, **quien podrá coordinar la seguridad con la Fuerza Pública.**

(d) **Además de la protección de la Fuerza pública, (Fuerzas militares y Policía Nacional de Colombia)**, l**a UAEAC realizará las gestiones pertinentes para garantizar la prestación de servicios de vigilancia para los sistemas de navegación, comunicaciones o meteorología bajo su jurisdicción cuando sea necesario y supervisará la efectividad de los controles, asegurándose que las condiciones de infraestructura y demás aspectos logísticos requeridos para la protección de dichas instalaciones sean apropiadas, garantizando el mantenimiento de esa infraestructura, tanto alojamientos para el personal de la Fuerza Pública acantonado en el sitio para su protección como para el personal de la empresa de seguridad privada contratada si los hubiere.**

RAC 203 - Adoptado mediante Resolución N° 02126 del 25 de julio de 2018

- **203.118** Centro Nacional de Análisis y Pronóstico (CNAP) [...]

Será la encargada de manejar el sistema nacional de pronóstico meteorológico aeronáutico. [...]

(r) Atender todas las coordinaciones con las Fuerzas Militares y, en especial, con la Fuerza Aérea Colombiana en materia de meteorología aeronáutica y entregar pronósticos para la utilización de la aviación civil. [...]

RAC 209 - Adoptado mediante Resolución N° 02800 del 30 de Diciembre de 2020

- **209.010** Definiciones

(a) Para los propósitos de este Reglamento, las siguientes expresiones tendrán el siguiente significado:

Facilitación. **Conjunto de medidas adoptadas para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves y para evitar todo retardo innecesario a las mismas, tripulaciones, pasajeros y carga,** especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, aduana y levante conforme a lo establecido en el Art. 22 de la Convención de Chicago y del Anexo 9 a la mencionada Convención. Estas medidas consisten en ausencia de trabas administrativas, agilidad y automatización de formalidades imprescindibles.

- **209.100** Autoridad Competente designada para Facilitación

(a) La Autoridad competente en la República de Colombia en materia de facilitación del transporte aéreo es la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil – UAEAC, siendo su máximo representante el Director General.

Nota.- De conformidad con lo previsto en el Artículo 47 de la Ley 105 de 1993, "Las funciones relativas al transporte aéreo, serán ejercidas por la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil como Entidad especializada adscrita al Ministerio de Transporte."

- **209.105** Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo – CIFTA

(a) La Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo tiene por objeto, establecer políticas, lineamientos y medidas para **facilitar la entrada y salida de aeronaves, movimiento de tripulaciones, pasajeros y sus equipajes, no pasajeros, carga, correo, suministros y otros artículos, mediante la eliminación de obstáculos y demoras innecesarias,** sin afectar la seguridad de la aviación civil.

- **209.110** Comité de Facilitación de Aeropuerto – CFA

(a) Sin perjuicio de las competencias y organización interna de cada autoridad inmersa en la operación de un aeropuerto, en todos los aeropuertos públicos con operación comercial regular internacional, el explotador del aeropuerto debe conformar un CFA, el cual **servirá de espacio para la coordinación de las medidas y acciones orientadas a cumplir con lo previsto en el RAC relativo a facilitación del transporte aéreo, los demás documentos que lo desarrollan y complementan y las recomendaciones formuladas por la CIFTA**.

(1) Cuando la UAEAC lo considere pertinente, puede solicitar a los aeropuertos públicos con operación comercial regular nacional la realización de reuniones para tratar aspectos específicos de facilitación del transporte aéreo

(b) El CFA adoptará las medidas que sean necesarias para asegurarse que:

(1) Continuamente se examine la eficacia de los controles y procedimientos de facilitación.

(2) Coordine la aplicación de las disposiciones de facilitación del transporte aéreo con las partes interesadas.

(3) Analice las preocupaciones y los problemas operacionales relativos a la aplicación de medidas ordinarias de facilitación del transporte aéreo, así como las extraordinarias que se requieran para hacer frente a contingencias.

- **209.1030** Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo [...]

(d) **En el Estado colombiano establecerá una Comisión Intersectorial de Facilitación del Transporte Aéreo y los Comités de Facilitación de Aeropuerto**, para coordinar las actividades en materia de facilitación entre las autoridades competentes del Estado colombiano, otras partes interesadas o responsables de los diversos aspectos de la aviación civil internacional y con los Explotadores de Aeropuertos y Explotadores de Aeronaves

RAC 211 - Adoptado mediante Resolución N° 01808 del 25 de Junio de 2018 - Modificado mediante Resolución N° 01033 del 14 de Mayo de 2020.

- **211.265** Coordinación entre autoridades militares y los servicios de tránsito aéreo [...]

(d) **Los servicios de tránsito aéreo colaborarán con la aviación de [E]stado durante la ejecución de misiones de orden público debidamente coordinadas**. Durante las maniobras de interceptación de aeronaves civiles a cargo de la Fuerza Aérea Colombiana, **se efectuarán las coordinaciones del caso y se prestará la cooperación necesaria con el fin de garantizar la seguridad de las aeronaves civiles,** sin afectar el desarrollo de la operación militar.

RAC 212 - Expedido mediante Resolución No. 02102 del 13 de octubre de 2023.

- **212.100** Requisitos generales para el prestador de servicios de búsqueda y salvamento (PSAR)

(a) El PSAR debe: [...]

(2) Asegurar que el RCC y RSC deben facilitar la compatibilidad y cooperación entre los servicios de búsqueda y salvamento aeronáutico con los marítimos, en los casos necesarios, **así como todo lo inherente a la coordinación civil – militar.**

- **212.115** Responsabilidades y funciones del proveedor SAR (PSAR)

(c) El PSAR, con aprobación de la SAA [Secretaría de Autoridad Aeronáutica], debe establecer en su MANSAR [Manual del Proveedor de Búsqueda y Salvamento] **los procedimientos para lograr una óptima coordinación civil-militar.**

- **212.500** Generalidades [Sobre Personal de Búsqueda y Salvamento]

d) Cualquier otro entrenamiento SAR [de Búsqueda y Salvamento] impartido a personal civil deberá efectuarse a través CEA [Centro de Estudios Aeronáuticos] o de un centro de instrucción de aeronáutica civil autorizado por la UAEAC, una AAC [Autoridad de aviación civil] de un Estado miembro de la OACI o **entidades del Estado, tanto civiles como militares,** bajo programas de entrenamiento que cumplan lo previsto en este reglamento y demás disposiciones que se establezcan en el PNI-SAR [Plan nacional de instrucción de Búsqueda y Salvamento].

4.4. Jurisprudencia

Corte Suprema de Justicia. Sala de Casación Laboral. M.P. Rigoberto Echeverri Bueno. SL20094-2017. Radicación N.° 79047. Bogotá, D. C., veintinueve (29) de noviembre de dos mil diecisiete (2017).

El transporte aéreo es un servicio público esencial, en el sentido formal, pues así ha sido catalogado clara y expresamente por el legislador, por ello no es viable la huelga: [...]

iii) La condición del transporte aéreo y la labor de los pilotos como servicio público esencial. [...]

Claro lo anterior, teniendo en cuenta los parámetros descritos, la Corte debe definir si el transporte aéreo y las labores que cumplen los pilotos de aeronaves, en nuestro específico contexto, están inmersos en ese concepto de servicio público esencial respecto del cual está prohibida la huelga, como lo dedujo el Tribunal en la sentencia apelada.

En primer término, respecto del factor formal al que hizo referencia la Corte, no existe duda en torno a que el legislador, en diferentes momentos, de manera clara y expresa, ha catalogado el transporte aéreo como un servicio público esencial. Así, antes de la Constitución Política de 1991, en el artículo 430 del Código Sustantivo del Trabajo, identificó como servicios públicos respecto de los cuales estaba proscrita la huelga, entre otros, los de "…empresas de transporte por tierra, agua y aire…".

Igualmente, después de promulgada la Constitución Política de 1991, en **los artículos 5 y 68 de la Ley 336 de 1996, por medio de la cual se adopta el estatuto nacional del transporte, etiquetó el transporte aéreo como un servicio público esencial sometido a la protección y regulación del Estado.** Dentro de la exposición de motivos de la referida norma, el legislador precisó certeramente que:

[…]

En ese sentido, indiscutiblemente, el transporte aéreo hace parte de los servicios públicos esenciales "definidos por el legislador", respecto de los cuales está prohibida la huelga, en los términos previstos en el artículo 56 de la Constitución Política.

[...]

También es preciso advertir que la Corte Constitucional, en la sentencia C-450 de 1995, consideró conforme con la Constitución Política el literal b) del artículo 450 del Código Sustantivo del Trabajo, a partir del cual los servicios de transporte por aire son esenciales, con fuerza de cosa juzgada constitucional.

En tales términos, se repite, **el transporte aéreo sí es un servicio público esencial, en el sentido formal, pues así lo catalogó clara y expresamente el legislador,** en los términos previstos en el artículo 56 de la Constitución Política».

[...]

La definición legislativa sobre la calidad esencial de un servicio público, no impide que el juez, en un caso concreto, pueda establecer si efectivamente cierta actividad puede ser considerada como tal en atención a su contenido material. [...]

Respecto del factor material, **para la Corte existen suficientes motivos para admitir, de manera razonable, que el transporte aéreo tiene una especial relevancia en nuestro específico contexto, para la efectiva realización de los derechos fundamentales a la seguridad, la salud y la vida de las personas, de manera que su caracterización como servicio público esencial, realizada por el legislador, no desborda los límites del concepto al que se refiere el artículo 56 de la Constitución Política.** Para dar cuenta de ello, es necesario tener en cuenta lo siguiente:

1. La Corte Constitucional, haciendo juicios de constitucionalidad y de tutela, en los que indaga por la esencialidad del servicio de transporte aéreo, en sentido material, **ha concluido que evidentemente es un servicio público esencial.**

[...]

Respecto del artículo 5 de la Ley 336 de 1996, en la sentencia C-033 de 2014 destacó que, al amparo de dicha norma, "**…las operaciones de las empresas de transporte público bajo la regulación del Estado, tienen el carácter de servicio público esencial, implicando (i) la prevalencia del interés general sobre el particular, (ii) garantizar su prestación y (iii) proteger a los usuarios".**

Igualmente, en la sentencia T-987 de 2012, **reiteró el carácter esencial del servicio público de transporte aéreo, en su condición material, por su conexión con otros principios y derechos de significativa importancia en nuestro ordenamiento jurídico.**

[…]

Finalmente, en sentencias como la C-568 de 2003, dicha corporación consideró que **en el servicio de transporte público masivo de pasajeros se encuentran comprometidos "…derechos constitucionales fundamentales como la vida y la integridad personal de los usuarios…"**; y en la **T-604 de 1992, resaltó que el transporte posibilita el intercambio económico y social, además de que promueve la prosperidad general, mientras que su carencia "…compromete un estándar mínimo de la existencia…".**

2. Esta sala de la Corte, por su parte, ha reconocido que el servicio público de transporte es, en términos generales, esencial, al tenor de lo establecido en los artículos 430 del Código Sustantivo del Trabajo y 5 de la Ley 336 de 1996, así como en la sentencia de la Corte Constitucional C-450 de 1995, a pesar de que, desde el punto de vista de su materialidad, algunos servicios conexos que no comprometen el traslado de pasajeros, como el transporte de carga, no puedan considerarse esenciales en el sentido estricto del término. (Ver sentencias CSJ SL, 3 jun. 2009, rad. 40428 y CSJ SL, 10 abr. 2013, rad. 58702).

La supresión del transporte aéreo, así sea parcial, implica riesgos para la salud y la vida de la población, de manera que, desde el punto de vista material, se concibe como un servicio público esencial, dada la importancia fundamental que ha adquirido en nuestro medio; en consecuencia la labor que cumplen los pilotos es trascendente para la realización efectiva de dicho transporte

3. **El transporte de pasajeros** que cumple la sociedad demandante y que se vio comprometido con la huelga de la organización demandada, como lo dijo el Tribunal, **está ligado de manera inescindible a la realización efectiva de otros derechos de fundamental importancia en un estado social de derecho, como la movilidad y la locomoción, que autorizan a cualquier persona para transitar libremente por el territorio nacional, lo que, a su vez, sirve de canal principal para la garantía de otros derechos fundamentales como la salud, la seguridad y la vida.**

[…]

5. Al tenor de las anteriores realidades, **para la Corte resulta ilusorio sostener que, en nuestro contexto, el transporte aéreo constituye un servicio menor o un simple lujo de pocas personas, cuya suspensión no genera consecuencia alguna. Contrario a ello, es innegable que, en momentos actuales, propios de una sociedad cada vez más globalizada, conectada e interrelacionada, los procesos vitales dependen en gran medida de la constante movilización, el transporte de pasajeros y de cosas, así como el intercambio de bienes, servicios e información, en tiempos prudentes y en condiciones adecuadas y suficientes.**

Dentro de ese esquema, puede que en épocas pretéritas el transporte aéreo tuviera poca relevancia, en función de la escasa infraestructura con la que contaba el país o las dificultades de accesibilidad para la población. Sin embargo, tal estado de cosas es insostenible en tiempos presentes, en los que tanto la infraestructura como la accesibilidad han tenido extraordinarios avances, al punto que **el transporte aéreo de pasajeros constituye un servicio ordinario, principal y habitual para muchas personas que necesitan movilizarse en aras de cumplir obligaciones y deberes y ejercer derechos como la salud y la educación.** En ese sentido, resulta ilustrativo el hecho de que, según cifras de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, durante el año 2016 más de 36 millones de pasajeros se movilizaron por vía aérea, de los cuales el 48% corresponde a la empresa demandante.

[…]

De acuerdo con lo anterior, a **pesar de que es cierto que el transporte aéreo sirve a propósitos como el turismo, la diversión, los negocios y otros tantas actividades sociales que no son esenciales, en el sentido estricto del término, es un tanto equívoco concebir que su rol termina allí y que, por ello, es un mero recurso suntuoso o un instrumento de diversión para personas acaudaladas. Contrario a ello, para la Corte, por la importancia fundamental que ha adquirido el transporte aéreo en nuestro medio, su supresión, así sea parcial, implica riesgos para la salud y la vida de la población, de manera que, desde el punto de vista material, puede ser concebido como un servicio público esencial.**

[...]

En ese sentido, como ya se advirtió, atendiendo realidades propias de nuestro contexto, **la catalogación legislativa del transporte aéreo como servicio público esencial no desborda, materialmente, las finalidades de la limitación a la huelga establecida en el artículo 56 de la Constitución Política.**

[...]

De todo lo dicho, **la Corte concluye que el transporte aéreo está catalogado formal y legislativamente como servicio esencial; que la Corte Constitucional ha admitido la constitucionalidad de esa medida, en sentido material; y que existen razones especiales, propias de nuestro contexto, para admitir que la suspensión del transporte aéreo acarrea riesgos ciertos para la salud, la vida o la seguridad de las personas».**

5. Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

6. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran:

a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado;
b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y
c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.".

De los Honorables Congresistas,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo
No. 023/2026 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito por
HH.CC. Ana Paola Agudelo, Mant
za Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de reparto al Proyecto de Ley No.023/26 Senado **"POR LA CUAL SE ESTABLECEN LINEAMIENTOS PARA LA POLÍTICA PÚBLICA DE FORTALECIMIENTO DEL TRANSPORTE AÉREO EN COLOMBIA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores ANA PAOLA AGUDELO, MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN, y el Honorable Representante DIANA MARITZA ÁLVAREZ BARRERA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el presentado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Proyecto Ley
Revisó: Dra. Luz Sonetta

PROYECTO DE LEY NÚMERO 24 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones -Ley SOAT a la medida-.

Bogotá D.C., julio del 2026

Señor
DIEGO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado De La República
E. S. D.

Asunto: Proyecto de Ley N°. 024 de 20206 "Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".

Estimado Secretario,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- Proyecto de Ley No. 024 de 2026 Senado, **"Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".**

Cumpliendo con el pleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, en especial lo señalado en los artículos 139 y s.s., le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República

PROYECTO DE LEY N° 024 DE 2026
(Julio 2026)

"Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente ley tiene por objeto establecer un régimen especial para la determinación proporcional de la tarifa del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), basado en el uso efectivo y el kilometraje anual verificable de los vehículos automotores de servicio particular, garantizando, en todo caso:

1. La obligatoriedad del SOAT.
2. La integralidad de su cobertura.
3. La protección plena de las víctimas de accidentes de tránsito.
4. La sostenibilidad financiera de la Subcuenta ECAT, administrada por la Administradora de los Recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud (ADRES).

ARTÍCULO 2. DEFINICIÓN Y NATURALEZA JURÍDICA DEL SOAT. El Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) es un contrato de seguro obligatorio de responsabilidad objetiva, de interés público, destinado exclusivamente a amparar a las víctimas de accidentes de tránsito por los daños corporales causados.

El SOAT no constituye un impuesto, tasa, contribución parafiscal, recargo solidario ni mecanismo general de financiación de la estructura ordinaria del sistema de salud. La prima del SOAT corresponde estrictamente al precio del riesgo asegurable asumido.

ARTÍCULO 3. PRINCIPIO DE PROPORCIONALIDAD ASEGURADORA. La determinación de la prima del SOAT bajo este régimen especial se regirá por el principio de proporcionalidad entre el riesgo asegurable transferido y el uso efectivo del vehículo, conforme a criterios técnicos y actuariales. En ningún caso la aplicación de este principio exonerará de la obligación de adquirir el seguro ni limitará la cuantía amparada legalmente.

ARTÍCULO 4. VEHÍCULO DE CIRCULACIÓN LIMITADA. Se considera vehículo de circulación limitada aquel automotor de servicio particular que, dentro de

la vigencia de la póliza, no supere los límites de kilometraje anual autorizados dentro del régimen proporcional. Esta condición se evaluará con base en el uso efectivo registrado y reportado formalmente ante el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT).

ARTÍCULO 5. BOLSA ANUAL DE USO EFECTIVO. Créase la bolsa anual de uso efectivo, entendida como el cupo de kilometraje autorizado adquirido por el usuario, el cual constituye el mecanismo de medición objetiva del riesgo asegurable. El kilometraje indexado y registrado en el RUNT por las entidades autorizadas por el Ministerio de Transporte tendrá pleno valor probatorio para la liquidación o control posterior de la prima.

ARTÍCULO 6. PLAZO PERENTORIO Y CRITERIOS METODOLÓGICOS PARA LA TARIFACIÓN PROPORCIONAL. La Superintendencia Financiera de Colombia dispondrá de un plazo perentorio e improrrogable de seis (6) meses, contados a partir de la promulgación de la presente ley, para expedir la regulación técnica, la metodología de cálculo y la estructura de tramos tarifarios del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) bajo el régimen de uso efectivo por kilometraje.

Para la estructuración de las bandas tarifarias y la aplicación de los descuentos proporcionales, la Superintendencia deberá considerar obligatoriamente:

1. Los rangos de kilometraje anual efectivamente recorridos por el automotor.
2. El impacto de las restricciones administrativas locales de circulación generales y periódicas (tales como Pico y Placa u otras equivalentes) bajo una fórmula técnica de compensación de días calendario.

PARÁGRAFO 1º. ENFOQUE SOCIAL DIFERENCIAL PARA MOTOCICLETAS. En el mismo plazo perentorio de seis (6) meses, la Superintendencia Financiera de Colombia adoptará un marco tarifario diferencial y preferencial para motocicletas de cilindraje inferior a 250 c.c. destinado exclusivamente a los propietarios que acrediten el uso del vehículo bajo alguna de las siguientes condiciones:

a. Como instrumento directo de trabajo: Vehículos destinados habitualmente a actividades de mensajería, reparto, distribución, mototransporte o actividades conexas generadoras de ingresos.
b. Como medio de transporte exclusivo para la asistencia laboral: Vehículos utilizados por trabajadores dependientes o independientes como único recurso de movilidad para trasladarse entre su residencia y sus centros de trabajo.

Mecanismo de verificación: El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio del Trabajo, reglamentará un sistema simplificado de acreditación interoperable con el RUNT, el cual podrá validarse mediante certificaciones laborales, el registro en plataformas digitales de reparto, la afiliación a seguridad social o planillas de transporte, según corresponda. El uso fraudulento de esta categoría dará lugar a la pérdida inmediata del beneficio y al cobro retroactivo de la tarifa plena, sin perjuicio de las sanciones penales por falsedad en documento.

PARÁGRAFO 2º. CONTROL DE INCUMPLIMIENTO DEL PLAZO. El vencimiento del plazo perentorio establecido en este artículo sin que se haya expedido la regulación correspondiente dará lugar a la compulsa de copias de la Procuraduría General de la Nación para el inicio de las investigaciones disciplinarias a que haya lugar por omisión de funciones, sin perjuicio del control político que ejerza el Congreso de la República.

ARTÍCULO 7. ALCANCE TERRITORIAL Y INTEGRACIÓN REGIONAL. El régimen especial será aplicable en todo el territorio nacional. Las restricciones administrativas de circulación adoptadas por autoridades territoriales de tránsito se considerarán limitaciones objetivas al uso efectivo del vehículo y operarán como criterio relevante para la estructuración de la prima proporcional por parte del regulador.

ARTÍCULO 8. PRESUNCIÓN LEGAL DE REDUCCIÓN DE EXPOSICIÓN AL RIESGO. Para los vehículos que circulen habitualmente en jurisdicciones con restricciones administrativas de circulación, se presumirá de manera relativa (iuris tantum) que su exposición al riesgo anual se encuentra reducida. Esta presunción operará para la determinación del tramo tarifario inicial, sin perjuicio de la verificación posterior mediante los registros oficiales de kilometraje del RUNT.

ARTÍCULO 9. OBLIGACIÓN DE AJUSTE PREVIO DE LA PRIMA. Cuando el propietario o tenedor legítimo del vehículo verifique que el uso efectivo del vehículo ha alcanzado el límite del kilometraje máximo autorizado en su tramo, deberá, antes de poner nuevamente el vehículo en circulación, proceder a ampliar la bolsa de uso efectivo o ajustar la prima hasta la tarifa anual plena. El incumplimiento dará lugar al ajuste automático del cobro y a las sanciones contravencionales de tránsito por circular sin seguro vigente.

ARTÍCULO 10. MECANISMO DE PAGO FRACCIONADO. El seguro bajo el régimen de tarifación proporcional podrá ser pagado de manera fraccionada por el tomador, de conformidad con las facilidades operativas que determine el reglamento, siempre que se garantice la continuidad y vigencia ininterrumpida de la cobertura del riesgo amparado durante todo el periodo.

ARTÍCULO 11. REGLAMENTACIÓN. El Gobierno Nacional, a través de los Ministerios de Transporte, de Hacienda y Crédito Público, y de la Superintendencia Financiera de Colombia, reglamentará los aspectos operativos, tecnológicos y de interconexión con el RUNT estrictamente necesarios para la ejecución de la presente ley.

ARTÍCULO 12. CLÁUSULA INTERPRETATIVA ASEGURADORA. En caso de duda en la interpretación o aplicación de la presente ley, prevalecerá la interpretación que preserve la naturaleza estrictamente aseguradora del SOAT, su carácter de contrato de seguro y la proporcionalidad técnica entre prima y riesgo asegurable.

ARTÍCULO 13. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República

MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo ____
No. 024/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HH.CC: Ana Paola Agudelo, Maritza Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

PROYECTO DE LEY N° 024 DE 2026
(Julio 2026)

"Por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones —Ley SOAT a la Medida—".

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. Consideraciones Generales y Finalidad del Proyecto

La presente iniciativa legislativa tiene como finalidad adecuar el régimen jurídico del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) a la realidad social, económica y territorial actual de Colombia.

El proyecto establece criterios de proporcionalidad, equidad fiscal, coherencia aseguradora y justicia material, sin afectar en ningún caso la protección integral de las víctimas de accidentes de tránsito ni la estabilidad del sistema de salud.

El proyecto parte de una premisa esencial del Estado Social de Derecho: las cargas públicas obligatorias deben guardar correspondencia razonable con el riesgo efectivamente asumido y con el uso real del bien regulado, especialmente cuando estas recaen sobre la población trabajadora de menores ingresos. La rigidez actual del SOAT, que exige el pago de una prima por un riesgo de 365 días a vehículos que, por restricciones administrativas (como el "Pico y Placa") o dinámicas laborales, solo circulan una fracción del año, constituye una inequidad normativa que este Congreso debe subsanar.

II. Justificación del proyecto.

La iniciativa parte de un principio de justicia y proporcionalidad: No es equitativo exigir el mismo pago a quien usa su carro 360 días al año que a quien lo usa 30 días. Esto se agrava en zonas rurales, ciudades intermedias y para quienes tienen vehículos de recreación, transporte no habitual o segunda residencia.

Además, muchas de estas restricciones no dependen del propietario, sino de decisiones administrativas locales que limitan el uso. Por tanto, se plantea que el pago de las obligaciones se module con base en:

- El uso efectivo.
- La frecuencia de circulación.
- Las restricciones están certificadas por autoridades locales.

Restricciones vehiculares por decisiones administrativas:

De acuerdo con estudios técnicos y fuentes oficiales consultadas, más del 60% del parque automotor registrado en Colombia tiene una frecuencia de circulación aproximadamente de tres días por semana, particularmente en ciudades como Bogotá, Medellín, Cali y Bucaramanga. Esta situación obedece, entre otros factores, a medidas administrativas de restricción vehicular —como el "pico y placa"—, decisiones del propietario relacionadas con el uso ocasional, o condiciones socioeconómicas que limitan su utilización frecuente.

Es importante aclarar que según el Boletín de Prensa 001 de 2025 del RUNT, el balance del sector tránsito y transporte para el cierre del año 2024, el parque automotor colombiano cerró con un total de 19.972.482 vehículos activos en el sistema RUNT. Las motocicletas siguen siendo el tipo predominante, con un total de 12.417.740 registros, seguidas por los vehículos con 7.334.873 unidades y la maquinaria, remolques y semirremolques con 219.869 unidades.

En este contexto, se configura un escenario que hace jurídicamente razonable y proporcional la adopción de un esquema de pago del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) y de la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes conforme al uso real del vehículo, en observancia del principio de equidad tributaria, el principio de legalidad, y el mandato de eficiencia en la gestión pública, conforme a lo previsto en los artículos 13, 83 y 363 de la Constitución Política.

Ejemplo específico Bogotá (2023):

- Fuente: Secretaría Distrital de Movilidad

Encuestas de Movilidad: La Encuesta de Movilidad se compone de la Encuesta Origen-Destino de Hogares (EODH) y la Encuesta Origen-Destino de Interceptación (EODI). Este instrumento se implementa en la ciudad de Bogotá y sus municipios vecinos desde 1995, y a partir de 2005 se lleva a cabo cada cuatro años con el propósito de identificar las dinámicas de movilidad en Bogotá - Región y nutrir el modelo de cuatro etapas de la ciudad.

Con base a lo anterior, en la última encuesta de movilidad realizada en el año 2023, se evidencio que en Bogotá el 70 % de los viajes diarios que se realizan son en modos sostenibles; es decir que en Bogotá actualmente se registran más de 12,1 millones de viajes diarios, de los cuales más de 8,44 millones se hacen a pie, en transporte público o en bicicleta. En este mismo sentido, se destaca que los viajes a pie tuvieron un incremento del 5 %, los viajes en bici un incremento del 1 %, con respecto a los datos arrojados por la Encuesta de Movilidad 2019 y es preciso aclarar que de los 12.143.325 realizados en el 2023, sólo 1.692.598 (14%), 887.352 (7%) viajes corresponden a motos, 528.287 (4%) viajes pertenecen a taxis, 243.162 (2%) viajes; es decir que teniendo en cuenta los resultados de esta encuesta se podría decir que de 12.143.325 viajes anuales, sólo 3.108.237 se realizaron en autos, taxis y motos, lo cual indica que sólo un 27% corresponde a vehículos particulares en el año 2023.

En este sentido, resulta necesario adecuar la periodicidad y el esquema de pago de la revisión técnico-mecánica a la realidad del uso del vehículo, garantizando un balance entre la seguridad vial, la protección ambiental y la justicia económica.

III. Antecedentes Legislativos y Contexto de Evasión

El Congreso de la República ha conocido múltiples iniciativas orientadas a flexibilizar el SOAT (v.gr., Proyectos de Ley 463/2020C y 239/2021C sobre SOAT parcial o por días), las cuales fueron archivadas por falta de articulación técnica con los registros oficiales y por debilidades en su arquitectura actuarial. Posteriormente, la Ley 2161 de 2021 introdujo incentivos por no afectación de la póliza, pero mantuvo la estructura rígida de anualidad plena.

La falta de una tarifa indexada al uso real ha disparado los índices de evasión en el país. Según datos de la Federación de Aseguradores Colombianos (FASECOLDA), históricamente cerca del 48% del parque automotor nacional carece de SOAT. Al cierre de 2024, el RUNT reportó un total de 19.972.482 vehículos activos, de los cuales 12.417.740 son motocicletas (más del 62% del parque automotor). En este último segmento, la evasión supera el 50% debido a que el costo de la prima resulta desproporcionado frente a los ingresos de sus propietarios, empujándolos involuntariamente a la ilegalidad.

Con este proyecto de ley que presenta el Partido MIRA, se busca regular la figura de vehículo ocasional, creado por las restricciones de movilidad impuestas por las administraciones territoriales. Así, bajo los parámetros del proyecto, buscamos constituir una medida de política legislativa orientada a materializar los principios de equidad, proporcionalidad y eficiencia en el sistema de seguros obligatorios, conforme al artículo 95 de la Constitución Política, que establece el deber de contribuir al financiamiento del Estado en condiciones de justicia y equidad.

Este proyecto, adecua la obligación de pago del SOAT sujeto al uso real y efectivo del vehículo, reconociendo jurídicamente que no todos los propietarios ejercen una utilización permanente de sus automotores. En tal sentido, la medida subsana la inequidad normativa que impone cargas homogéneas a realidades heterogéneas, configurando un trato desigual para situaciones que en esencia son distintas.

Desde la perspectiva del derecho administrativo y económico, esta categoría posibilita:

i. Un régimen diferencial de contribución, ajustado al principio de capacidad contributiva (art. 338 C.P.).

ii. El fortalecimiento del interés general en materia de seguridad vial, al incentivar la formalización y el cumplimiento de obligaciones por parte de quienes hoy evaden el pago por considerarlo desproporcionado.

iii. La armonización de la regulación con los fines del Estado Social de Derecho (art. 2 C.P.), al garantizar que el sistema de seguros y revisiones técnico-mecánicas sea más incluyente, eficiente y sostenible.

En consecuencia, la figura del vehículo con uso ocasional o restrictivo no solo introduce un mecanismo de justicia material en el marco de la regulación de seguros obligatorios y revisiones periódicas, sino que también promueve una mayor cobertura y control estatal, contribuyendo a la seguridad vial, la sostenibilidad financiera del sistema y la confianza ciudadana en las instituciones.

IV. Justificación de la Línea Especial y Enfoque Social Diferencial

La innovación fundamental de esta propuesta radica en la creación de un enfoque social diferencial para motocicletas de cilindraje inferior a 250 c.c. que sean utilizadas de forma exclusiva como:

1. Instrumento directo de trabajo: Domiciliarios, mensajeros y trabajadores independientes del sector de reparto en plataformas digitales o comercio local.
2. Medio de transporte exclusivo laboral: Ciudadanos de estratos 1, 2 y 3 cuyo único recurso de movilidad para trasladarse a sus puestos de trabajo y garantizar el sustento de sus familias es su motocicleta.

Bajo los dictámenes de la Encuesta de Movilidad, un alto porcentaje de los viajes diarios en centros urbanos se realizan en modos sostenibles o transporte público, demostrando que miles de motocicletas de trabajadores tienen un uso estrictamente limitado a rutas laborales y horarios específicos. Imponerles la misma tarifa que a un vehículo de uso comercial continuo o recreativo vulnera el principio de equidad tributaria y capacidad contributiva (Arts. 13, 95 y 338 de la Constitución Política).

Al formalizar a este sector mediante un esquema de "SOAT a la medida" por kilometraje verificado por el RUNT, no solo se alivia el bolsillo de la población vulnerable, sino que se logra un efecto contra cíclico de mayor recaudación: al disminuir drásticamente la evasión, ingresarán nuevos recursos a la Subcuenta ECAT de la ADRES, garantizando la sostenibilidad financiera del sistema de salud.

V. Objeto e importancia de la iniciativa.

Este proyecto busca establecer un esquema de pago proporcional y extendido del SOAT y la revisión técnico-mecánica, basado en el uso real del vehículo. La medida es particularmente necesaria para los más de 2 millones de propietarios que, por decisión propia o por restricciones administrativas (como el pico y placa), solo circulan pocos días al mes.

Ejemplos concretos:

- El pico y placa en Bogotá restringe la circulación de vehículos particulares los días hábiles (lunes a viernes) de 6:00 a.m. a 9:00 p.m., con la medida cambiando cada día según el último dígito de la placa, alternando entre días pares e impares para la restricción de vehículos con placas terminadas en ciertos números. También existe la opción del Pico y Placa Solidario, que permite el uso del vehículo pagando una tarifa diaria, mensual o semestral para quedar exento de la restricción.
- En Medellín, el pico y placa rota los vehículos cada semana, restringiendo la circulación de vehículos particulares y motocicletas según el último o primer dígito de su placa, respectivamente. La medida tiene un horario de 5:00 a. m. a 8:00 p. m. e incluye hasta dos dígitos por día, lo que resulta en una restricción semanal para cada dígito.
- El Pico y placa en Cali, Barranquilla y Bucaramanga se basa en la rotación del último dígito de la placa para restringir la circulación de vehículos en diferentes horarios, principalmente de lunes a viernes y con dos intervalos diarios. Aunque el concepto es el mismo, los días específicos de restricción, los horarios y el proceso de rotación varían según la ciudad, por lo que es crucial consultar la normativa actualizada de cada distrito.

Cali:
Horario de 6:00 a. m. a 7:00 pm.
Restricción: Se basa en la rotación de los últimos dígitos de la placa, que cambia cada semestre. Ejemplo: Para el segundo semestre de 2025, el horario es de 6:00 a.m. a 7:00 p.m., y la rotación se aplica según los dígitos.

Barranquilla
Horario: La restricción es en los intervalos de 7:30 a. m. a 9:00 a. m. y de 5:30 p. m. a 7:00 pm.
Restricción: El sistema de rotación se ajusta cada semana, y se deben seguir las indicaciones de cada día. Ejemplo, el primer día de la semana restringe las placas terminadas en 1 y 2, y así sucesivamente, con una rotación semanal.

Bucaramanga
Horario: Lunes a viernes, de 6:00 a.m. a 8:00 p.m., y los sábados de 9:00 a.m. a 1:00 p.m.
Restricción: La rotación se aplica de forma escalonada un día hacia adelante cada ciertos meses. Ejemplo, los vehículos con restricción el lunes pasan a ser restringidos el martes, y así para los demás días de la semana, en un movimiento progresivo.
Por otra parte, es importante precisar que existen restricciones de pico y placa por temas de seguridad fronteriza y de orden público como es el caso de Cúcuta Norte de Santander.

Pico y Placa en Cúcuta (2023 – 2024)
1. Vehículos particulares
Restricción diaria de 2 dígitos de lunes a viernes.
Horario: 7:30 a.m. a 9:00 a.m. y de 11:30 a.m. a 1:30 p.m., además de 5:30 p.m. a 7:00 p.m.

- El pico y placa se rota cada 6 meses mediante decreto expedido por la Alcaldía.
- El control busca mitigar la congestión en los pasos fronterizos y principales vías de la ciudad.

2. Motocicletas
En Cúcuta también hay restricción parcial para motocicletas, principalmente por razones de orden público y seguridad (debido a la cercanía con la frontera).

Generalmente se prohíbe la circulación de parrillero hombre en ciertas zonas y horarios.

3. Taxis
- Cuentan con un día de restricción por semana según el último dígito de la placa.
- Objetivo: organizar la oferta de servicio y reducir la congestión en el centro de la ciudad.

4. Vehículos de carga
Dependiendo de las condiciones de movilidad, la Alcaldía puede expedir restricciones temporales para vehículos de carga pesada en horarios pico.
En cuanto a las zonas rojas el "pico y placa" no opera como restricción para descongestionar el tráfico, sino como una herramienta de control de seguridad. Generalmente afecta a motos, parrilleros y vehículos de carga, con base en decretos de alcaldes y gobernadores coordinados con la Fuerza Pública, cómo por ejemplo los decretos emitidos por la crisis de violencia del Catatumbo.

<u>Ejemplos de algunas restricciones por seguridad.</u>

1. Cauca (Municipios del Norte y Sur del departamento)
Restricción: prohibición nocturna de motos y vehículos de carga en corredores rurales.
Norma: Decretos de orden público expedidos por alcaldías y Gobernación del Cauca (2022–2023).
Justificación: presencia de disidencias armadas, ataques a la Fuerza Pública y control territorial.

2. Putumayo (Puerto Asís, Valle del Guamuez, Orito)
Restricción: circulación restringida para motos después de las 7 p.m. en zonas urbanas; controles especiales a vehículos de carga.
Norma: decretos municipales de seguridad y movilidad (2022–2023).
Justificación: narcotráfico y control armado ilegal.

3. Meta (Villavicencio y municipios de la Altillanura)
Restricción: limitación de tránsito nocturno de motos y camionetas en zonas rurales.
Norma: decretos municipales coordinados con Policía y Ejército.
Justificación: prevenir hurtos, secuestros exprés y extorsiones.

4. Caquetá (Florencia y municipios del norte)
Restricción: restricción nocturna a motocicletas con parrillero hombre; controles especiales a vehículos de carga.
Norma: decretos de la Gobernación de Caquetá (2022–2023).
Justificación: amenazas y atentados atribuidos a grupos residuales.

Generalidades
- Diferencias entre ciudades:
- Cada ciudad tiene su propia programación y aplicación del Pico y Placa.
- Rotación:
- El sistema de rotación de placas, que define qué terminaciones tienen restricción cada día, varía y se actualiza.
- En Cartagena, muchos propietarios solo usan sus vehículos los fines de semana por el tráfico turístico.

VI. Del articulado

El proyecto cuenta con 13 artículos, incluida vigencia y derogatorias. Para una comprensión exacta del espíritu del proyecto procedemos exponer de manera sucinta el criterio Social y de Constitucionalidad de cada uno.

ARTÍCULO 1. Objeto: Define los fines de la ley, orientados a implementar la tarifación proporcional por uso efectivo para vehículos particulares.
Criterio Social y Constitucional: Protege el principio fundamental de la seguridad social y el interés general al blindar la obligatoriedad del seguro y el amparo pleno a las víctimas (Art. 48 C.P.).

ARTÍCULO 2. Definición y Naturaleza Jurídica del SOAT: Reafirma que el SOAT es un contrato de seguro basado en el riesgo transferido y aclara que no constituye un impuesto ni una contribución parafiscal.
Criterio Social y Constitucional: Protege el derecho a la propiedad y la libertad económica (Art. 333 C.P.) al delimitar las cargas económicas legítimas del Estado y evitar la desnaturalización del contrato de seguro.

ARTÍCULO 3. Principio de Proporcionalidad Aseguradora: Dispone que la prima debe guardar estricta relación técnica con el nivel de exposición efectiva al riesgo.
Criterio Social y Constitucional: Materializa la justicia distributiva y la equidad sustancial, mandatos directos del Estado Social de Derecho (Art. 1 y 2 C.P.).

ARTÍCULO 4 y 5. Vehículo de Circulación Limitada y Bolsa Anual de Uso Efectivo: Introducen conceptualmente el cupo de kilometraje y delegan en el RUNT el valor probatorio de la medición.
Criterio Social y Constitucional: Garantiza la seguridad jurídica y el principio de eficiencia administrativa (Art. 209 C.P.), utilizando la infraestructura tecnológica del Estado para evitar fraudes en el consumo del seguro.

ARTÍCULO 6. Plazo Perentorio y Criterios Metodológicos para la Tarifación Proporcional: Ordena a la Superintendencia Financiera expedir la regulación técnica en un plazo perentorio e improrrogable de seis (6) meses, basándose en bandas de kilometraje y el impacto de restricciones de tráfico (v.gr., Pico y Placa).
Criterio Social y Constitucional: Respeta rigurosamente el principio de separación de poderes (Art. 113 C.P.) al no fijar tarifas directamente por el Congreso, sino delegar la función técnica en el ente regulador (Art. 189, Num. 25 C.P.), blindando la norma de vicios de inconstitucionalidad. El plazo perentorio responde al derecho fundamental al debido proceso administrativo y a la celeridad pública (Art. 29 y 209 C.P.).

PARÁGRAFO 1° (DEL ARTÍCULO 6). Enfoque Social Diferencial para Motocicletas de Trabajo y Transporte Laboral Exclusivo: Establece la línea especial preferencial para motocicletas de bajo cilindraje (< 250 c.c.) destinadas a la generación de ingresos o transporte al empleo, delegando en el Ministerio de Transporte la validación interoperable con el RUNT.
Criterio Social y Constitucional: Desarrolla directamente el mandato de especial protección al trabajo (Art. 25 C.P.) y el principio de progresividad y equidad del sistema vertical (Art. 363 C.P.), garantizando que la ley actúe como un mecanismo de inclusión y formalización para las poblaciones de menores ingresos.

PARÁGRAFO 2° (DEL ARTÍCULO 6). Control de Incumplimiento del Plazo: Prevé la compulsa de copias disciplinarias ante la Procuraduría en caso de que el Ejecutivo dilate la regulación.
Criterio Social y Constitucional: Desarrolla la supremacía constitucional (Art. 4 C.P.) y asegura el cumplimiento de las leyes expedidas por el legislativo.

ARTÍCULO 7. Alcance Territorial: Establece la aplicación nacional de la norma y su integración con las restricciones vehiculares locales.
Criterio Social y Constitucional: Armoniza la autonomía de las entidades territoriales en materia de tránsito con el ordenamiento legal unificado de la República (Art. 287 C.P.).

ARTÍCULO 8. Presunción Legal de Reducción de Exposición al Riesgo: Crea una presunción iuris tantum de baja circulación para carros y motos que habitan en zonas con Pico y Placa.
Criterio Social y Constitucional: Alivia la carga de la prueba al ciudadano de a pie, respetando el principio de la buena fe (Art. 83 C.P.).

ARTÍCULO 9. Obligación de Ajuste Previo de la Prima: Fuerza al tomador a recargar su bolsa de kilometraje antes de consumirla por completo bajo riesgo de sanción.
Criterio Social y Constitucional: Protege la responsabilidad civil y el deber ciudadano de respetar los derechos ajenos y no abusar de los propios (Art. 95 C.P.), garantizando que ningún vehículo circule desamparado.

ARTÍCULO 10. Mecanismo de Pago Fraccionado: Autoriza el pago por cuotas o fracciones de la prima proporcional.
Criterio Social y Constitucional: Democratiza el acceso al aseguramiento obligatorio, eliminando las barreras de liquidez económica que afectan a los hogares vulnerables.

ARTÍCULO 11 y 12. Reglamentación y Cláusula Interpretativa: Concede facultades ordinarias operativas al Gobierno y fija el criterio pro-aseguramiento en caso de dudas interpretativas.
Criterio Social y Constitucional: Salvaguarda los principios de legalidad y favorabilidad en la aplicación del derecho administrativo económico.

ARTÍCULO 13. Vigencia: Establece la obligatoriedad de la norma a partir de su promulgación.

VII. Marco normativo a modificar.

Este proyecto modifica e integra normas del siguiente marco:
- Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito), artículos 28 y 42, sobre condiciones técnicas y SOAT.
- Decreto Ley 019 de 2012, artículo 52, sobre revisión técnico-mecánica.
- Ley 100 de 1993 y Decreto 056 de 2015, en lo relativo al sistema obligatorio de aseguramiento en salud.
- Normas reglamentarias del RUNT, Superintendencia Financiera y el Ministerio de Transporte.

VIII. Impacto Fiscal (Cumplimiento de la Ley 819 de 2003)

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se advierte que este proyecto de ley no ordena gasto público ni otorga beneficios tributarios de carácter regresivo. Por el contrario, su objetivo es mitigar los costos de la atención en salud que asume el Estado a través de la ADRES por accidentes de vehículos fantasmas o evasores.

Al incorporar al sistema formal a millones de motociclistas que hoy ruedan sin seguro debido a sus altas tarifas, se expande la base de cotizantes del SOAT, generando un impacto fiscal neto positivo y estabilizador para el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Adicionalmente, resulta pertinente citar el pronunciamiento de la Corte Constitucional contenida en la Sentencia C-490 de 2011, que establece:

"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica no debe entenderse como un trámite obligatorio para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuya responsabilidad recae exclusivamente sobre el Congreso. Esto se debe a que (i) el Congreso no dispone de las instancias técnicas para evaluar el impacto fiscal de cada proyecto, determinar las fuentes adicionales de financiación y verificar la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de este tipo podría resultar en una carga excesiva para el Legislativo, otorgando al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, un poder de veto que pondría en riesgo la autonomía del Congreso y afectaría el equilibrio de poderes establecido por la Constitución."

De igual manera, cabe señalar el pronunciamiento contenido en la Sentencia C-502 de 2007, en el que la Corte Constitucional subraya que el análisis del impacto fiscal no puede convertirse en un obstáculo para que las corporaciones públicas, como el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos municipales, ejerzan su función legislativa:

"Aceptar que las condiciones del artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite exclusivo del Congreso sería una restricción desproporcionada a la capacidad del Congreso para presentar iniciativas legislativas, afectando la autonomía del poder legislativo y, por ende, el principio de separación de poderes. Este enfoque implicaría un poder de veto implícito para el Ministerio de Hacienda, lo cual contravendría la independencia funcional de las ramas del poder público."

Siguiendo estos principios, la Corte ha reiterado que el análisis del impacto fiscal de las iniciativas parlamentarias no puede ser una barrera que impida la creación de disposiciones normativas que requieran de un esfuerzo fiscal adicional.

Aunque corresponde a los honorables congresistas evaluar y considerar las implicaciones fiscales de los proyectos de ley que se presenten, es claro que el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda, posee los insumos técnicos necesarios para realizar una evaluación precisa de dicho impacto.

En este sentido, si se identifica la inviabilidad financiera de un proyecto de ley, el Ministerio de Hacienda tiene la responsabilidad de plantear esta situación al Congreso, sugiriendo, en su caso, la inviabilidad de la propuesta bajo análisis.

IX. Conflicto de Interés.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, que modifica el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, se informa que el presente proyecto de ley tiene un carácter general, abstracto e impersonal.

Su objetivo es regular una situación que afecta a la totalidad de los organismos de acción comunal en el país, sin crear beneficios particulares o indebidos a favor de persona o entidad alguna.

Por las razones expuestas, solicitamos al honorable Congreso de la República dar trámite favorable a esta importante iniciativa que conjuga la rigurosidad técnica de seguros con la sensibilidad social que reclama el pueblo colombiano.

De los honorables Congresistas,

ANA PAOLA ACUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

Fuentes utilizadas:

1. Encuesta de Movilidad 2023.
https://www.movilidadbogota.gov.co/web/noticia/en_bogota_el_70_de_los_viajes_diarios_se_realizan_en_modos_sostenibles_segun_encuesta_de
2. ABC del Seguro Obligatorio (Superintendencia Financiera de Colombia)
https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10096084/sala-de-prensapublicaciones-abc-del-seguro-obligatorio-de-accidentes-de-transito-soat-10096084/#:~:text=El%20SOAT%20es%20un%20seguro,que%20rija%20para%20cada%20a%C3%B1o.
3. Histórico documentos SOAT (Superintendencia Financiera de Colombia)
https://www.superfinanciera.gov.co/publicaciones/10114113/industrias-supervisadasindustria-aseguradorahistorico-documentos-soat-10114113/
4. Informe de evasión del SOAT FASECOLDA (El 48% del parque automotor en Colombia no tiene SOAT)
https://www.fasecolda.com/sala-de-prensa/fasecolda-en-linea/noticias/noticias-2021/marzo/el-48-del-parque-automotor-en-colombia-no-tiene-soat/
5. Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de ciudades como:
○ Bogotá (Secretaría de Movilidad): Plan Maestro de Movilidad y reporte de cumplimiento del Pico y Placa Solidario.
https://www.movilidadbogota.gov.co
2. Observatorio de Movilidad (2023)
https://observatorio.movilidadbogota.gov.co/encuesta/encuesta-de-movilidad-2023
3. Documentos del Ministerio de Transporte
Información de restricciones vehiculares y comportamiento por tipología.
https://www.mintransporte.gov.co

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo ____
No. 024/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HHCC: Ana Paola Agudelo, Maritza Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

SECCIÓN DE LEYES

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de repartir el Proyecto de Ley No.024/26 Senado **"POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECE LA TARIFA PROPORCIONAL DEL SEGURO OBLIGATORIO DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO (SOAT), SEGÚN SU USO Y NIVEL DE RIESGO, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES -LEY SOAT A LA MEDIDA-"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada Iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores ANA PAOLA AGUDELO, MANUEL VIRGUEZ PIRAGUIVE, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN; y el Honorable Representante DIANA MARITZA ÁLVAREZ BARRERA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

HONORIO MIGUEL HENRÍQUEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

PROYECTO DE LEY NÚMERO 25 DE 2026 SENADO

por la cual se establece la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas.

Bogotá D.C., julio de 2026

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ
Secretario General
Senado de la República
Ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley "*Por la cual se establece la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas*"

Reciba un cordial saludo, Dr. Diego,

En nuestra calidad de Congresistas de la República y en uso de las atribuciones que nos han sido conferidas constitucional y legalmente, respetuosamente nos permitimos radicar el siguiente Proyecto de Ley:

- *Proyecto de Ley No. 025 de 2026 Senado, "Por la cual se establece la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas"*

Cumpliendo con el lleno de los requisitos contenidos en la Ley 5 de 1992, le solicitamos se sirva dar inicio al trámite legislativo respectivo.

Cordialmente,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ÁLVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAGUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

Proyecto de Ley No. 025 de 2026 Senado

Por la cual se establece la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Establecer la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas para promover la prestación del servicio de transporte en las regiones en las que se presentan dificultades de acceso, afectando social y turísticamente los territorios.

Artículo 2. Naturaleza. La estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas tiene por objeto facilitar el acceso a territorios con necesidades sociales y/o turísticas, mediante la protección de los derechos de los usuarios del transporte, incentivos a los prestadores del servicio, reducción de costos, garantías de conectividad e impulso a la competitividad regional.

Artículo 3. Definición de Ruta de Transporte Social y Turística. Para los efectos de la presente ley, se entiende por Ruta de Transporte Social y Turística aquella ruta establecida para facilitar la conectividad terrestre, aérea, fluvial o marítima hacia territorios con dificultades de acceso, baja cobertura de transporte o alto potencial social, cultural o turístico, que requiere condiciones especiales de operación, apoyo institucional e incentivos para su sostenibilidad.

Artículo 4. Criterios de implementación. Las Rutas de Transporte Sociales y Turísticas se implementarán teniendo en cuenta, como mínimo, los siguientes criterios:

1. Diagnóstico Territorial y Priorización de Necesidades. Se realizarán diagnósticos para identificar regiones con dificultades de acceso crítico o deficiencia en infraestructura, altos costos de transporte, baja demanda o situaciones especiales (ciertas vías, emergencias, entre otras).

Asimismo, se evaluará el potencial turístico, cultural y social de los territorios para priorizar rutas estratégicas que impulsen la conectividad y el desarrollo.

2. Articulación y Coordinación Institucional. Se establecerán mecanismos de articulación entre las entidades nacionales, las entidades territoriales y las comunidades locales, y se garantizará la participación del sector privado y comunitario para optimizar recursos y garantizar la formalización y sostenibilidad de las rutas.

3. Diseño de Transporte Multimodal e Inclusivo. Se incorporarán diferentes modos de transporte (terrestre, fluvial, marítimo o aéreo) que se complementen y ofrezcan soluciones integrales, asegurando que las rutas sean accesibles para todos los usuarios, incluyendo personas con movilidad reducida, comunidades rurales y sectores vulnerables.

4. Incentivos para la Competitividad y Sostenibilidad. Se ofrecerán incentivos económicos para reducir costos operativos en toda la cadena de prestación de servicios de transporte y estimular la inversión en servicios de transporte.

Se implementarán estrategias para reducir los costos de combustibles utilizados en los diferentes modos de transporte, con especial atención a las regiones más alejadas o de difícil acceso, donde el precio del combustible tiende a ser más elevado.

Se fomentará la implementación de sistemas sostenibles con bajas emisiones y la adopción de tecnologías limpias

y sostenibles que reduzcan la dependencia de combustibles fósiles y disminuyan los costos operativos en el largo plazo.

5. Impulso al Turismo Comunitario. Se promoverá el turismo comunitario mediante la participación activa de las comunidades locales en el diseño y operación de rutas y la creación de experiencias turísticas que resalten los valores culturales y naturales de los territorios beneficiados.

6. Promoción de la Seguridad en el Transporte. Se implementarán medidas que garanticen la seguridad en todos los modos de transporte, mediante el aseguramiento del mantenimiento, señalización y adecuación de la infraestructura utilizada para los diferentes modos de transporte, capacitación de los operadores y conductores en prácticas de seguridad y sostenibilidad, entre otros.

7. Desarrollo de Infraestructura Estratégica. Se priorizará la construcción, adecuación o mantenimiento de infraestructuras clave (carreteras terciarias, puertos, terminales, etc.) para garantizar la conectividad de las rutas. Igualmente, se integrarán elementos de infraestructura turística que mejoren la experiencia de los usuarios.

8. Protección de los Derechos de los Usuarios. Se implementarán mecanismos para prevenir alzas tarifarias injustificadas a través de la Superintendencia de Industria y Comercio y se establecerán sistemas de información y recepción de quejas para el usuario que permita atender problemas de calidad en el servicio, asignando a la Superintendencia de Transporte el conocimiento en segunda instancia de las reclamaciones que presentan los usuarios a los operadores de transporte.

9. Monitoreo y Mejora Continua de la Estrategia. Se creará un sistema de monitoreo y evaluación de acceso público para medir el impacto económico, social y ambiental de las rutas; ajustando los planes y estrategias según los resultados obtenidos, garantizando que las rutas sean sostenibles y efectivas.

Artículo 5. Plan Nacional de Rutas de Transporte Sociales y Turísticas. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, formulará en un plazo máximo de doce (12) meses contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el Plan Nacional de Rutas de Transporte Sociales y Turísticas, el cual deberá contener, como mínimo: 1. El diagnóstico territorial nacional; 2. La identificación preliminar de rutas; 3. Los instrumentos financieros y técnicos requeridos; 4. El cronograma de implementación; y 5. Los indicadores de impacto social, económico y ambiental.

Artículo 6. Flexibilidad operativa y estratégica para rutas aéreas sociales. En el marco de la estrategia de Rutas de Transporte Sociales y Turísticas, el Gobierno Nacional podrá establecer mecanismos especiales y flexibles para fortalecer la operación de rutas aéreas sociales a cargo de SATENA S.A., que incluyan, entre otros:

1. La apertura o reactivación de rutas de forma temporal o permanente, según las necesidades territoriales identificadas.
2. La integración con esquemas multimodales definidos por el Ministerio de Transporte.
3. La priorización de recursos operativos, técnicos y logísticos con cargo a los presupuestos vigentes de los sectores defensa, transporte o turismo.
4. La habilitación de SATENA S.A. como operador preferente en rutas estratégicas, cuando exista oferta limitada y se requiera garantizar el servicio esencial.

Parágrafo. El Gobierno Nacional establecerá criterios simplificados para la ejecución de estos mecanismos, teniendo en cuenta factores de urgencia, conectividad, interés social, desarrollo turístico o atención de emergencias.

Artículo 7. Adición al artículo 476 del Estatuto Tributario. Adiciónese el siguiente numeral al artículo 476 del Estatuto Tributario:

33. El servicio de emisión del tiquete aéreo, también denominado tarifa administrativa, prestado por las aerolíneas o por intermediarios autorizados en el marco de la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas.

Artículo 8. Adición artículo 424 del Estatuto Tributario. Adiciónese al numeral 14 del artículo 424 del Estatuto Tributario, el cual quedará así:

14. El combustible para aviación que se suministre para el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y de carga con origen y destino a los departamentos de Guainía, Amazonas, Vaupés, San Andrés Islas y Providencia, Arauca y Vichada; y en las Rutas de Transporte Sociales y Turísticas.

Artículo 9. Responsables. La estrategia será liderada por el Ministerio de Transporte, quien coordinará las acciones de los Ministerios de Comercio, Industria y Turismo, Minas y Energía, la Unidad Administrativa de Aeronáutica Civil, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura y todas aquellas entidades nacionales que tengan competencia de acuerdo a los criterios establecidos en esta ley. Además, articulará las acciones con las entidades públicas territoriales y del sector privado que correspondan.

Artículo 10. Seguimiento y control. La Superintendencia de Transporte será responsable de ejercer funciones de inspección, vigilancia y control sobre la operación de las rutas acogidas a esta estrategia. La Superintendencia de Industria y Comercio garantizará el cumplimiento de las normas de protección al consumidor en el servicio de transporte en dichas rutas. Ambas entidades deberán presentar anualmente un informe conjunto al Congreso de la República sobre el estado de implementación, calidad del servicio y cumplimiento de derechos de los usuarios.

Artículo 11. Vigencia y derogatorias. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias a la fecha de su sanción.

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARITZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL dia 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo ____
No. 025/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HH.CC.: Ana Paola Agudelo, Maritza Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

Exposición de Motivos

1. Objeto

Establecer la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas para promover la prestación del servicio de transporte en las regiones en las que se presentan dificultades de acceso por deficiencia en la infraestructura, altos costos en tiquetes y/o pasajes por costos operativos elevados, baja demanda o situaciones de fuerza mayor o seguridad que disminuyen la oferta y aumentan la demanda de alternativas disponibles, afectando social y turísticamente los territorios.

La estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas será articulada a nivel nacional por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte y coordinada con las entidades territoriales correspondientes, debe involucrar al sector privado con la finalidad de optimizar recursos, compartir experiencias y potenciar el impacto de la estrategia y contener como mínimo las acciones dispuesta en esta ley.

2. Antecedentes Legislativos

Esta iniciativa se presentó en la legislatura 2024-2025 en el que le asignaron el número de Proyecto de Ley 084 de 2024, siendo archivado conforme al Artículo 190 ley 5 de 1992 y artículo 162 de la Constitución Política. En este trámite, la iniciativa fue objeto de mesas de trabajo con actores privados y públicos que permitieron su fortalecimiento.

Adicionalmente, se evidencian iniciativas que pueden ser complementarias. En especial en el tema de exención del IVA para fortalecer el turismo y el transporte aéreo hay algunas iniciativas que proponen exenciones o reducciones sin que coincida con las causales que se proponen en este proyecto de ley.

2.1. Proyectos de Ley

Proyecto de Ley	Comisión	Autores	Resumen	Estado
P.L. 112/23 S Por la cual se impulsa el turismo en Colombia, se implementan mecanismos para	Sexta	H.S. Julio Alberto Ellas Vidal, Pedro Hernando Flórez Porras, Alex Xavier Florez Hernández, Sandra Jaimes	Define el turismo social, los nómadas digitales, municipios de atractivo turístico, el plan de conectividad para los municipios de atractivo turístico y emprendedores turísticos. Propone una reducción transitoria del IVA entre el 2024 y	Archivado

promover el sector y se dictan otras disposiciones. - Colombia potencia mundial del turismo		Cruz, Guido Echeverri Piedrahita	2026, para los siguientes: tiquetes aéreos, hotelería y turismo, comercialización de artesanías, consumo en el expendio de comidas y bebidas.	
P.L. 033/22 S "Por medio del cual se modifica la ley 300 de 1992, y se dictan disposiciones en materia de turismo comunitario"	Sexta	H.S. Fabian Diaz Plata	Garantizar la vinculación de los pobladores locales en proyectos de turismo, promoviendo el ecoturismo, etnoturismo, agroturismo, acuaturismo, turismo comunitario y turismo metropolitano.	Archivado
P.L. 229/2020 C 181//2021 S Por medio de la cual se estimula y fomenta la recreación como estrategia para promover la cultura turística local y se dictan otras disposiciones	Sexta	H.S.Temistocles Ortega Narvaez H.R. José Luis Pinedo Campo, Mauricio Parodi Díaz, Karina Estefanía Rojano Palacio, Modesto Enrique Aguilera Vides, entre otros.	Fomentar la recreación y la unión familiar por medio del turismo local. Estimular y permitir el empoderamiento de los locales, de su patrimonio, logrando que conozcan de manera preferencial los sitios turísticos que tienen en su ciudad, municipio o departamento. Reactivar post pandemia parte del sector, incentivando el segmento del turismo local.	Archivado
P.L. 016/2023C Por medio de la cual se modifica la ley general de turismo, el estatuto tributario y se dictan otras disposiones para reactivar el sector turismo	Tercera	H.S.Carlos Fernando Motoa Solarte, David Andrés Luna Sánchez . Jorge Enrique Benedetti Martelo, entre otros. H.R.Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Gersel Luis Pérez Altamiranda, Jorge Méndez Hernández , Julio César Triana Quintero, entre otros.	Promover la recuperación de la industria turística, a través del mantenimiento por 10 años adicionales, de algunos de los incentivos que se establecieron con ocasión de la pandemia del Covid19. Exención Transitoria del Impuesto sobre las Ventas (IVA) Para Servicios de Hotelería y Turismo hasta el 31/12/33 Los tiquetes aéreos de pasajeros, servicios conexos y la tarifa administrativa asociada a la comercialización de los mismos, hasta el 31 de diciembre de 2033.	Archivado
P.L. 400/23 C (ACUM. 397/23 C)	Tercera	H.S.Honorio Miguel Henríquez Pinedo	Estimular en turismo como eje central del desarrollo territorial y social del país y busca establecer	Archivado

Por medio de la cual se estimula el turismo en colombia y se brindan incentivos para su fomento			incentivos para su fomento	
P.L. 397/23 C Por medio de la cual se establecen medidas de salvamento para el turismo del país	Tercera	H.S.Enrique Cabrales Baquero, Paloma Susana Valencia Laserna, Miguel Uribe Turbay, entre otros. H.R.Esteban Quintero Cardona, Oscar Leonardo Villamizar Meneses, Hugo Danilo Lozano Pimiento, entre otros.	Establecer medidas de salvamento para el turismo doméstico y el sostenimiento del transporte aeronáutico en el país en beneficio de todos los colombianos.	Archivado

2.2. Leyes

- **Ley 2203 de 2022 por medio del cual se modifica y se adiciona la Ley 47 de 1993 (infraestructura pública turística).**

  Autores: H.S.Maria del Rosario Guerra de la Espriella H.R.Elizabeth Jay-Pang Díaz

  Resumen: Modifica los artículos 19 y 20 e incluir un parágrafo en el artículo 19 de la Ley 47 de 1993, el cual habilita la posibilidad de destinar al menos el 10% de los recursos, producto de la contribución para el uso de la infraestructura pública turística, para el financiamiento de infraestructura y dotación hospitalaria, además, de garantizar el fortalecimiento en la prestación de servicios de salud no habilitados en el Departamento del Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

- **Ley 2068 de 2020 por el cual se modifica la Ley General de Turismo y se dictan otras disposiciones.**

  Autores: Ministro de Comercio, Industria y Turismo, Dr. José Manuel Restrepo Abondano.

Resumen: Faculta al Gobierno Nacional para otorgar subvenciones a empresas de transporte aéreo para cubrir el déficit en "rutas sociales" de difícil acceso; respecto a los tiquetes aéreos, ya había otorgado un beneficio similar, reduciendo temporalmente (hasta diciembre de 2022) el IVA al 5% para tiquetes y excluyendo la tarifa administrativa asociada

- **Ley 1753 de 2015 Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país.**

  Artículo 240. Rutas sociales Satena. (Modificado por el Art. 194 de la Ley 2294 de 2023). Con el fin de promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno nacional podrá otorgar subvenciones a SATENA S.A., a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, en aquellas rutas sociales en las cuales SATENA S.A. sea el único operador.

  La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil determinará las rutas y el Gobierno nacional las condiciones de estas subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registre la empresa como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva.

  Para el caso del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el Ministerio de Transporte y la Aeronáutica Civil priorizaran nuevas rutas nacionales así como el número de frecuencia desde y hacia el departamento.
  Esta subvención tendrá una vigencia del 1 de enero al 31 de diciembre de cada anualidad y será flexible dependiendo de las variables macroeconómicas externas que afectan los costos operacionales, por lo tanto, su valor estará sujeto a la disponibilidad presupuestal del Ministerio de Defensa Nacional.

  Así mismo, el Gobierno nacional implementará acciones para la ampliación de la capacidad resolutiva de SATENA S.A y, dentro de las acciones del Gobierno Nacional para el fortalecimiento de SATENA S.A, se podrá dar especial prelación para la compra de los tiquetes en la aerolínea por parte de todas las entidades estatales y empresas del Estado cuando exista oferta.

  Parágrafo. Dentro de las acciones del Gobierno nacional para el fortalecimiento de SATENA S.A., se deberá priorizar la compra de tiquetes y servicios de transporte aéreo a través de esta aerolínea y sus unidades de negocio, por parte de las entidades y empresas del Estado.

3. Justificación del Proyecto

De acuerdo con las Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-206, Colombia le apuesta a fortalecer sus servicios de transporte (acuático, férreo, carretero y aéreo), ya que de ellos dependen aspectos de desarrollo del país como la productividad industrial; el movimiento de productos e insumos para garantizar la alimentación; la reducción de emisiones contaminantes y de costos logísticos y de transporte; la conectividad de todos los municipios; la competitividad regional, entre otros.

La presente iniciativa pretende aportar a esta visión, proponiendo acciones que mitiguen dificultades de acceso al servicio de transporte entre otras razones por deficiencia en la infraestructura, altos costos en tiquetes y/o pasajes por costos operativos elevados, baja demanda o situaciones de fuerza mayor o seguridad que disminuyen la oferta y aumentan la demanda de alternativas disponibles.

Lo anterior, se propone alrededor del sector turístico, el cual requiere establecerse como un pilar de desarrollo del país, de acuerdo con lo señalado por Paula Cortés Calle, presidenta ejecutiva de Anato:

> *"Si bien la buena imagen de Colombia sigue creciendo, es vital que el Gobierno Nacional realmente establezca al turismo como un pilar del desarrollo del país, encadenando distintos sectores en una misma visión y que sea central en las discusiones de política pública, porque de lo contrario, los esfuerzos seguirán siendo marginales en comparación al potencial que tiene la industria de los viajes"*[1]

Asimismo, la iniciativa tiene una inspiración social y busca responder a las problemáticas que se han presentando en la materia, por ejemplo:

- ***Cierres viales implican más costos en el transporte***

CARACOL RADIO

Ciudades

A punto de quedarse sin vía de principal acceso está el municipio de Marsella

Como medida preventiva el alcalde municipal dio cierre inminente al acceso.

[1] El Colombiano. A mayo se movilizaron 22,1 millones de pasajeros en avión, en Colombia. 21 de junio de 2024. Disponible en línea en: https://www.elcolombiano.com/negocios/cuentos-pasajeros-se-movilizaron-en-avion-en-colombia-a-mayo-de-2024-OM24829052

Una falla geológica en el sector de Ventiaderos, de la vía que comunica la ciudad de Pereira con Marsella, **está a punto de dejar sin acceso principal al municipio verde de Colombia,** la grave situación fue puesta en evidencia por el mismo alcalde Alberto Peláez Henao, a través de sus redes sociales.

Alcalde de Marsella Alberto Peláez Henao 00:26

El mandatario local confirmó que ante el cierre inminente de la vía por prevención, **solicitaron al gobernador Juan Diego Patiño, habilitar la vía terciaria Marsella - El Rayo - La Convención - La Bodega, esto como vía alterna para camperos.**

Alcalde de Marsella Alberto Peláez Henao 00:48

Mientras se restablece de nuevo el acceso principal los habitantes de este municipio deberán usar la vía que comunica a **Marsella con el municipio de Chinchiná (Caldas),** la cual implica el pago de peaje si se desea cruzar a la ciudad de Pereira.

Situaciones de fuerza mayor generan altos costos en tiquetes

red Colombia Mundo Política Economía Tecnología Deportes 15 Minutos Más Viral Red+TV

Colombia

Debido a la avalancha en El Naranjal, tiquetes para ir a Villavicencio ya cuestan más del doble

Este es el panorama en la Terminal del Salitre, en Bogotá, después de la tragedia en la vereda El Naranjal de Quetame, Cundinamarca.

Pero las subidas en los precios de los tiquetes también se hicieron sentir. Normalmente, un pasaje a Villavicencio cuesta alrededor de $ 35.000, **no obstante, como consecuencia de la emergencia en El Naranjal, ya oscilan entre $ 75.000, $ 80.000 y $ 90.000**.

infobae

Colombia Últimas Noticias Violencia Economía Entretenimiento Newsletters

COLOMBIA >

Precio de tiquetes aéreos y terrestres a Chocó habría aumentado hasta cinco veces: "Especulan con nuestro dolor"

La gobernadora Nubia Córdoba y el defensor del Pueblo, Carlos Camargo, pidieron acciones urgentes para controlar la especulación

Por Sergio Rodríguez Rey

13 Ene, 2024 09:07 p.m. CO Guardar

La gobernadora de Chocó, Nubia Córdoba, denunció que, tras los deslizamientos de tierra que tiene incomunicado al departamento, hay aerolíneas que han subido hasta cinco veces el precio de los tiquetes desde Medellín a Quibdó, aprovechando la tragedia, que al cierre de esta nota ha cobrado la vida de 33 personas.

Te puede interesar:
Pilas: Así rotará el Pico y Placa en Medellín este jueves 11 de julio 2024

"Especulan con nuestro dolor, especulan con nuestra necesidad", le dijo la gobernadora Córdoba *a RCN Radio*, para añadir que las aerolíneas "suben cuatro, cinco o seis veces más el precio ordinario en este momento".

Aumento en costos operativos generan alza de pasajes

Inicia sesión | Crea cuenta SUSCRÍBETE

El País

Inicio Noticias Contenido Exclusivo Cali Opinión Deportes Clasificados

Cali Economía Opinión

> ECONOMÍA

Alza en peajes podría generar aumento en precio de pasajes

Mientras que el Gobierno Nacional dice que el incremento es necesario, para el gremio transportador es un golpe a sus costos operativos. El Valle del Cauca cuenta con 13 peajes en su territorio.

pulzo Síguenos en y con en

Es noticias • Colombia Copa América • Gustavo Petro en

BUSCAR

ECONOMÍA

Salió a la luz cuándo suben precio de los pasajes de flotas en Colombia: golpe al bolsillo

Uno de los representantes gremiales del sector del transporte terrestre aclaró las razones por las que se espera aplicar el aumento en los tiquetes.

En medio de las incidencias viales a nivel nacional durante el puente festivo, José Yesid Rodríguez, presidente del gremio ADITT (Asociación para el desarrollo integral del transporte terrestre intermunicipal) le contó a Pulzo acerca de los aumentos en tiquetes de buses en Colombia.

¿Por qué subirá el precio de tiquetes de buses intermunicipales en Colombia?

Con miras a los planes de viaje entre los colombianos, el directivo explicó que los pasajes subirán de precio debido a los incrementos esperados este año en los peajes en el territorio colombiano.

"En el transcurso del mes no se han registrado alzas en las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor de pasajeros por carretera, sin embargo, se esperan nuevos incrementos en el precio de los peajes, lo que podría ocasionar de forma directa un incremento de las tarifas para los pasajeros y turistas", indicó el representante gremial.

La subida fue confirmada desde el año pasado por parte de las autoridades, por lo que los viajeros a través de mecanismos terrestres tendrán que ajustarse a ese nuevo golpe al bolsillo.

El incremento en IVA impacta los costos de tiquetes aéreos.

TeleMEDELLÍN Aquí te veo

Pico y placa

Noticias Programas Programación Tour Pare

NOTICIAS Medellín Antioquia Valle de Aburrá Colombia Internacional

Telemedellín / Noticias / Colombia / ¿Le afecta el aumento del IVA en el precio de los tiquetes aéreos?

¿Le afecta el aumento del IVA en el precio de los tiquetes aéreos?

21 mayo, 2024 - Noticias Telemedellín

Ante el aumento del IVA en los tiquetes aéreos, la Asociación Internacional de Transporte Aéreo pide analizar las cargas tributarias del sector con el fin de mejorar las dinámicas comerciales.

Según la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, el aumento del IVA en tiquetes y combustibles aéreos del 5 al 19 % ha sido determinante en el mercado y en sectores como el turismo, pues cargos como este, genera que sobre todo en los vuelos nacionales las tarifas aumenten.

La Asociación pide al Gobierno una revisión tributaria y de cargas que apoye al sector aéreo, por ejemplo, con un IVA del 5 %, se podría aumentar unos 7 millones aproximadamente el número de pasajeros.

De acuerdo con los registros económicos, incluso en un contexto de inflación, los tiquetes aéreos en Colombia han bajado de precio un 17 % en lo corrido de este año.

TURISMO

Pérdida de 4,46 millones de pasajeros por incremento en IVA en los tiquetes aéreos

LR MAS

Lo anterior, evidencia que las dinámicas de las tarifas del transporte vienen afectando a los usuarios y a las comunidades locales, los usuarios han dejado de viajar a causa de los altos costos y a las comunidades no llegan las personas que moverían la economía de las ciudades y municipios, en razón a ello, esta iniciativa propone crear la "Estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas". Dicha estrategias propone unas acciones como mínimo, las cuales se expondrán a continuación:

3.1. Planes de Transporte Multimodal

El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte en coordinación con las entidades territoriales correspondientes, diseñarán y ejecutarán planes de transporte multimodal con fines turísticos y comerciales que permitan a los pasajeros realizar viajes combinando diferentes medios de transporte.

Estos planes deberán cumplir los siguientes objetivos: reducir los precios del costo del transporte, diseñar rutas multimodales, desarrollar en las zonas de influencia de los planes infraestructura turística, creación de tiquetes o mecanismos de pago multimodal, entre otros, que tengan como finalidad hacer más accesible, económico y sostenible el viajar en Colombia e impulsar el desarrollo económico local.

El país ya ha venido avanzando en este tipo de medidas, pero es necesario fortalecerlas y enfocarlas en el turismo, tal es el caso del Transporte Multimodal del Café.

Santa Marta (Magdalena), 16 de abril de 2024 (ANI_Colombia). Las buenas noticias para la reactivación férrea en Colombia continúan. El día de hoy se despachó, desde el municipio de La Dorada (Caldas), en el centro del país, hacia el puerto de Santa Marta, un importante cargamento de café para exportación transportado a través del corredor férreo.

Esta es la tercera carga de café que se moviliza en tren durante el Gobierno del Cambio, completando 430 toneladas entre 2023 y 2024. En esta oportunidad, se transportaron **6 plataformas con 160 toneladas de café excelso empacado en *big bags* de 1 tonelada**, con destino a Estados Unidos. Para transportar esta carga, se habría requerido el uso de 5 tractomulas, que en esta experiencia complementan la operación en la primera milla, aprovechando al máximo la vía férrea, las carreteras del país y el transporte marítimo.

3.2. Sistemas Vecinales de Transporte.

Esta iniciativa no solo pretende beneficiar transportes nacionales o interregionales, también atiende a las necesidades de las poblaciones municipales, y analizando su realidad cultural, social y de infraestructura se propone que las entidades territoriales puedan celebrar contratos y convenios de cooperación con las Juntas de Acción Comunal y otras formas asociativas y de participación comunitaria, para el diseño e implementación de Sistemas Vecinales de Transporte que transiten por la red vial nacional de carreteras terciarias y sus infraestructuras conexas o relacionadas, promoviendo principalmente el turismo comunitario, que se caractericen por ser:

- Eficientes: Rentables para la comunidad local que participe en el sistema.
- Inclusivos: Con la participación de las diferentes poblaciones habitantes del municipio.
- Accesibles: A un costo beneficioso para las comunidades locales.
- Seguros: Diseñado para prevenir cualquier riesgo que pueda afectar la vida o la integridad física.
- Sostenibles: Respetuosos del medio ambiente
- Conectados: Capaz de alimentar o alimentarse con otros medios de transporte.
- Formalizados: Legalmente constituidos y reconocidos por las autoridades.

Lo anterior se aplicará de acuerdo con los lineamientos y directrices normativas establecidas por el Ministerio de Transporte.

3.3. Exclusión del Impuesto a las Ventas (IVA) en casos especiales.

Habiendo avizorado algunas de las realidades en las que aumenta el precio de las tarifas del transporte y sus efectos, se propone que la venta del combustible para las alternativas disponibles de transporte por parte de distribuidores mayoristas, se encuentre excluida de impuestos sobre las ventas (IVA), en los siguientes casos:

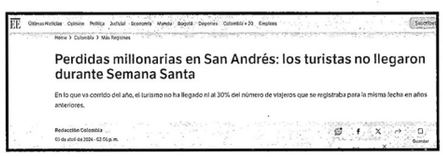
- Su origen y/o destino sean ciudades o municipios donde los Concejos Distritales o Municipales hayan determinado zonas de desarrollo turístico prioritario conforme a la normatividad vigente en la materia.
- Su origen y/o destino sean ciudades o municipios donde se encuentran zonas francas declaradas turísticas de acuerdo con lo establecido en la normatividad vigente.
- Su origen y/o destino sean territorios cuyo acceso se vea afectado por orden de cierre temporal de vías por parte de las autoridades de tránsito competentes.
- Su origen y/o destino sean los departamentos que hacen parte del programa Plan Fronteras para la Prosperidad.

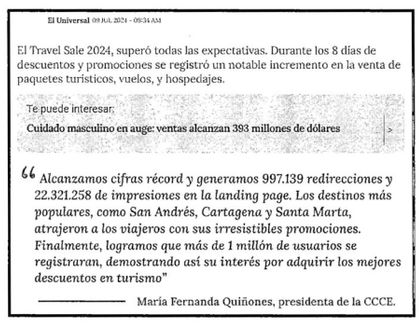
En este último caso, es importante resaltar que esta iniciativa propone la inclusión de los departamentos que hacen parte del programa Plan Fronteras para la Prosperidad (Amazonas, Putumayo, La Guajira, San Andrés y Providencia, Boyacá, Norte de Santander, Chocó, Nariño, Arauca, Guainía, Vaupés, Vichada y Cesar), cuyos municipios priorizados para intervención por parte del proyecto se encuentran especificados en Decretos como el 1814 de 1995, el Decreto 2036 de 1995, el Decreto 930 de 1996, el Decreto 150 de 1996 y el Decreto 0931 de 2023, que se enmarcan en la Ley 191 de 1995.[2]

Lo anterior, con la finalidad de aportar al alcance de los objetivos de la política pública de fronteras orientada al desarrollo estructural de las zonas fronterizas, aprobada mediante el Conpes 3805 de 2014, entre estos, reducir las brechas socioeconómicas de los territorios fronterizos con relación al resto del país, promover condiciones que permitan el crecimiento sostenible de las regiones de frontera e integrar los territorios fronterizos entre sí, con la nación y países vecinos.

Asimismo, se abre la posibilidad de otros casos que previa solicitud realizada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, Ministerio de Transporte, Gobernaciones y/o Alcaldes, en el marco de esta ley, sean autorizados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN).

Se resalta particularmente el tema turístico teniendo en cuenta el alivio que ha representado para el departamento de San Andrés y Providencia gozar de este beneficio, tal como se evidencia a continuación.





3.4. Marco institucional

Con la finalidad de impulsar la implementación de la estrategia se considera pertinente que el Gobierno Nacional, a partir de la ley propuesta cree un marco institucional, en el cual el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Ministerio de Transporte mediante reglamentación establezcan los parámetros de gestión de la estrategia "Rutas de Transporte Sociales y Turísticas", definiendo roles, responsabilidades y mecanismos de coordinación entre los diferentes actores involucrados; estableciendo un sistema de monitoreo y evaluación continua para evaluar el desempeño de la estrategia con base sus objetivos sociales, turísticos y económicos, así como cualquier otro aspecto necesario para la ejecución de la estrategia.

4. Marco Normativo

4.1. Constitución Política de Colombia

[2] https://www.cancilleria.gov.co/sites/default/files/FOTOS2023/Informe%20Ejecutivo%202023%20-%20%20Plan%20Fronteras.pdf

- **Artículo 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

- **Artículo 334.** [...] El Estado, de manera especial, intervendrá para dar pleno empleo a los recursos humanos y asegurar, de manera progresiva, que todas las personas, en particular las de menores ingresos, tengan acceso efectivo al conjunto de los bienes y servicios básicos. También para promover la productividad y competitividad y el desarrollo armónico de las regiones.

4.2. Leyes

Decreto Ley 624 de 1989 Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuesto Nacionales.

- **Artículo 424. Bienes que no causan el Impuesto.** Los siguientes bienes se hallan excluidos del impuesto y por consiguiente su venta o importación no causa el impuesto sobre las ventas. Para tal efecto se utiliza la nomenclatura arancelaria andina vigente: [...]

  14. El combustible para aviación que se suministre para el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y de carga con origen y destino a los departamentos de Guainía, Amazonas, Vaupés, San Andrés Islas y Providencia, Arauca y Vichada.

Ley 47 de 1993 por la cual se dictan normas especiales para la organización y el funcionamiento del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina.

- **Artículo 22. Exclusión del impuesto a las ventas.** La exclusión del régimen del impuesto a las ventas se aplicará sobre los siguientes hechos: [...]

  b) Las ventas con destino al territorio del Departamento Archipiélago de bienes producidos o importados en el resto del territorio nacional, lo cual se acreditará con el respectivo conocimiento del embarque o guía aérea; [...]

Ley 300 de 1996

- **Artículo 18. Desarrollo turístico prioritario.** Modificado y adicionado por el Artículo 35 de la Ley 1558 de 2012. Los concejos distritales o municipales, en ejercicio de las facultades consignadas en el artículo 313 numeral 7 de la Constitución Política, determinarán las zonas de desarrollo turístico prioritario, que producirá los siguientes efectos:

1. Afectación del uso del suelo para garantizar el desarrollo prioritario de actividades turísticas. El uso turístico primará sobre cualquier otro uso que más adelante se decrete sobre tales áreas, y que no sea compatible con la actividad turística.

2. Apoyo local en la dotación a esas áreas de servicio público e infraestructura básica de acuerdo con los planes maestros distritales o municipales.

Parágrafo 1°. De conformidad con lo establecido por el ARTÍCULO 32, numeral 7, de la Ley 136 de 1994, los concejos distritales o municipales podrán establecer exenciones sobre los tributos de su competencia en las zonas de desarrollo turístico prioritario.

Parágrafo 2°. El Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Fondo Nacional de Turismo, apoyarán con acciones de promoción y competitividad las áreas declaradas por los Concejos Distritales o Municipales como Zonas de Desarrollo Turístico Prioritario".

Artículo 19. Zonas francas turísticas. Las zonas francas turísticas continuarán rigiéndose por el Decreto 2131 de 1991 salvo por lo dispuesto en los siguientes artículos.

Las nuevas inversiones turísticas que se realicen en los departamentos archipiélago de San Andrés y Providencia, Amazonas y Vichada, tendrán los beneficios que se conceden a las inversiones en zonas francas turísticas, previa la aprobación del proyecto por parte de los ministerios de Comercio Exterior y Desarrollo Económico, cumpliendo los mismos requisitos que para la declaratoria de zona franca turística establece el Decreto 2131 de 1991.

Artículo 20. Resolución de declaratoria. Para efectos de la declaratoria de la zona franca turística, la correspondiente resolución deberá llevar la firma de los ministros de Comercio Exterior y de Desarrollo Económico.

El Ministerio de Desarrollo Económico, formará parte del comité de zonas francas turísticas que se conforme con el fin de determinar la política de promoción, funcionamiento y control de las mismas.

Artículo 62. Prestadores de servicios turísticos. Reglamentado por el Decreto Nacional 504 de 1997, modificado por el art. 12, Ley 1101 de 2006. Son prestadores de servicios turísticos: [...]

12. Las empresas de transporte terrestre automotor especializado, las empresas operadoras de chivas y de otros vehículos automotores que presten servicio de transporte turístico.

Artículo 86. Del transporte de pasajeros. El transporte de pasajeros por cualquier vía se regirá por las normas del Código de Comercio, la Ley 105 de 1993 y sus disposiciones reglamentarias y el artículo 26 numeral 5 de la presente ley.

Ley 769 de 2002

- **Artículo 119 Jurisdicción y facultades.** **<u>Sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán ordenar el cierre temporal de vías</u>**, la demarcación de zonas, la colocación o retiro de señales, o impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos."

Ley 2294 de 2023 - Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026

- **a. Intervención de vías regionales (secundarias y terciarias), terminales fluviales y aeródromos** El país contará con una red de infraestructura de transporte regional basada en corredores carreteros, marítimos y fluviales, así como servicios aéreos. Con el fin de avanzar hacia una conectividad de todos los municipios se intervendrá la red de transporte en tres partes: (a) El mejoramiento de instalaciones portuarias fluviales, (b) vías regionales (secundarias y terciarias) y caminos vecinales y ancestrales, y (c) aeródromos, con principios de equidad, cobertura y accesibilidad a los nodos principales de oferta de salud, educación y empleo. Se establecerá una metodología para la identificación de los principales requerimientos por municipio a partir de la revisión de criterios de funcionalidad, acceso a servicios, conectividad cultural y regional para priorizar las intervenciones en las zonas con menor conectividad y mayores dificultades de acceso a bienes y servicios. Para la ruralidad se considerará el Plan Nacional de Vías para la Integración Regional (PNVIR).

- "**d. Integración de territorios bajo el principio de la conectividad física y la multimodalidad** Se desarrollará una red de infraestructura intermodal y de servicios de transporte con corredores férreos y fluviales, articulada con la red de carreteras, garantizando la conexión con los puertos marítimos. La competitividad de la economía exige que se disponga de infraestructuras logísticas especializadas (ILE) en los nodos de intercambio modal, que reduzcan los tiempos de transferencia. Se mejorarán las formas de operación de los puertos secos y, en general, de los nodos generadores y atractores de carga. Asimismo, se promoverán servicios aéreos esenciales con vocación social y turística. Esto es una condición necesaria para que haya convergencia entre regiones. [...]

- Se creará el Sistema de Transporte Aéreo Social (SITRAS) como un sistema integral en el que confluyen y colaboran armónicamente la nación y las entidades territoriales, con el propósito de fortalecer el mantenimiento y adecuación de su infraestructura aeroportuaria, implementando servicios de rutas aéreas sociales, garantizando la conectividad y promoviendo la competitividad regional a través del transporte aéreo."

4.3. Otras normatividades

Decreto Nacional 231 de 1991 "Por el cual se dictan normas sobre la estructura y funcionamiento de las Zonas Francas Industriales de Bienes y de Servicios."

- **Artículo 5º. Zonas Francas Industriales De Servicios Turísticos.** Se entiende por zona Franca Industrial de Servicios Turísticos, que en adelante se denominará Zona Franca Turística, un área geográfica delimitada del territorio nacional, con el objeto primordial de promover y desarrollar la prestación de servicios en la actividad turística, destinados al turismo receptivo y de manera subsidiaria al turismo nacional.

  Son actividades turísticas entre otras, la prestación de servicios de alojamiento, de agencias de viajes, restaurantes, organizaciones de congresos de transporte, actividades deportivas, artísticas, congresos, servicios de transporte, actividades deportivas, artísticas, culturales, y recreacionales.

  Parágrafo. Para los efectos de este Decreto se entiende por turismo receptivo, el ingreso de turistas extranjeros y de nacionales residentes en el exterior.

Decreto Nacional 4125 de 2008 por el cual se reglamenta el servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.

- **Artículo 1°. Objeto.** El presente decreto tiene por objeto reglamentar la habilitación de las empresas de servicio público de transporte terrestre automotor mixto en vehículos clase motocarro y el procedimiento para otorgar el permiso para la prestación de dicho servicio público de forma eficiente, segura, oportuna y económica, bajo los criterios básicos de cumplimiento de los principios rectores de transporte tales como la libre competencia y la iniciativa privada.

- **Artículo 2°. Servicio público de transporte terrestre automotor mixto en motocarro.** Es aquel que se presta bajo la responsabilidad de una empresa de transporte legalmente constituida y debidamente habilitada y autorizada, a través de un contrato celebrado entre la empresa de transporte y cada una de las personas que utilizan el servicio para su traslado simultáneo con el de sus bienes o carga del sector veredal al centro urbano de acopio dentro de la jurisdicción de un municipio.

- **Artículo 3°. Población.** En los municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, a partir de la vigencia del presente decreto el servicio público de transporte mixto veredal podrá prestarse en motocarros a través de empresas o cooperativas legalmente constituidas y habilitadas en el municipio correspondiente que tengan por objeto único el transporte, en las cuales los propietarios del parque automotor de motocarros sean dueños del ciento por ciento (100%) de la empresa.

Parágrafo. El servicio público de transporte en motocarro se autorizará para el radio de acción municipal. Excepcionalmente, cuando la prestación del servicio de transporte sea insuficiente o precaria en zonas de operación conformadas por varios municipios del territorio nacional con población total inferior a 50.000 habitantes, el Ministerio de Transporte podrá autorizar la prestación del servicio público de transporte en motocarro, en las condiciones y mediante el mismo procedimiento previsto en el presente decreto.

Decreto Nacional 1625 de 2016

- **Artículo 1.3.1.12.15. Exclusión del impuesto sobre las ventas para el combustible para aviación que se suministre para el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y de carga con origen en y/o destino a los departamentos de Guainía, Amazonas, Vaupés, San Andrés islas y Providencia, Arauca y Vichada.** Para efectos de la exclusión contemplada en el numeral 14 del artículo 424 del Estatuto Tributario, los distribuidores mayoristas o comercializadores industriales deberán certificar al productor o importador, o al vinculado económico de uno y otro, las ventas de combustible para aviación realizadas para el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y de carga con origen en y/o destino a los Departamentos de Guainía, Amazonas, Vaupés, San Andrés Islas y Providencia, Arauca y Vichada.

  La certificación deberá entregarse al productor o importador, o vinculado económico de uno y otro, a más tardar el quinto (5) día hábil del mes siguiente a aquel en el que el distribuidor mayorista o comercializador industrial realizó la venta del combustible en las condiciones señaladas en el inciso anterior.

  La certificación se realizará con base en los soportes que entreguen al distribuidor mayorista o comercializador industrial las empresas que presten el servicio de transporte aéreo nacional de pasajeros y de carga, en los cuales se debe acreditar la destinación del combustible para aviación en servicios con origen en y/o destino a los Departamentos de Guainía, Amazonas, Vaupés, San Andrés Islas y Providencia, Arauca y Vichada.

  De acuerdo con la certificación expedida por el distribuidor mayorista o comercializador industrial, el productor, importador o vinculado económico de uno y otro realizará una nota crédito a la factura con el fin de reconocer la exclusión del impuesto sobre las ventas facturado y procederá a realizar su reembolso, correspondiente a las operaciones excluidas debidamente certificadas

Resolución 3256 de 2016. Por medio de la cual se crea el programa Plan Fronteras para la Prosperidad adscrito a la Dirección para el Desarrollo y la Integración Fronteriza y se dictan otras disposiciones.

- **Artículo 1. Creación.** Crease el programa Plan Fronteras para la Prosperidad adscrito a la Dirección para el Desarrollo y la Integración Fronteriza.

- **Artículo 2. Objeto.** El objeto del programa Plan Fronteras para la Prosperidad busca el desarrollo social y económico de las zonas de frontera, así como la integración con los países vecinos mediante la definición, priorización y ejecución de proyectos de impacto social y económico.

Resolución 00205 del 9 de febrero de 2024 de la Unidad Administrativa Especial De Aeronáutica Civil. Por la cual se adiciona un párrafo al Apéndice 1" medidas especiales para facilitar la conectividad aérea en lugares donde haya sido afectada la conectividad terrestre de la norma RAC 5 de los Reglamentos Aeronáuticos de Colombia.

- De acuerdo con la normativa, las aerolíneas deben controlar sus sistemas tarifarios en relación con las rutas que hayan sido afectadas, tanto para vuelos de itinerario, como para vuelos adicionales, referenciándolas a las tarifas que tenía vigentes el día inmediatamente anterior a la ocurrencia de los hechos que hayan interrumpido la conectividad, y así se mantendrán todo el tiempo de vigencia de la circular, teniendo en cuenta que el promedio entre la tarifa más alta y la más baja que venían aplicando en esa fecha se conserve.

Documento CONPES 3805. Prosperidad para las Fronteras de Colombia.

- Bases de la Política Pública de Prosperidad para las Fronteras destinada a generar unas fronteras más incluyentes, sostenibles y seguras; garantizando su desarrollo socioeconómico a través de la implementación de estrategias específicas y el aprovechamiento de sus potenciales endógenos. Dicha Política Pública fomentará la equidad social, la productividad y la reducción de las brechas con relación al resto del país, con el fin de mejorar la calidad de vida de sus habitantes desde un enfoque diferencial, territorial, étnico y cultural.

1. Impacto fiscal

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión de la entidad competente. Es relevante mencionar, para el caso en concreto, que, no obstante, lo anterior tenemos como sustento un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la Sentencia C-911 de 2007, en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice, para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

2. Circunstancias o eventos que podrían generar conflictos de interés

De acuerdo con el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, atentamente nos disponemos a señalar algunos criterios guías en los que se podría configurar conflictos de intereses, para que los congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran inmersos en alguna de estas causales, sin embargo, pueden existir otras causales en las que se pueda encontrar cada congresista, las cuales deberán ser determinadas para cada caso en particular por su titular, siendo estos criterios meramente informativos y que deben ser analizados teniendo en cuenta lo expresado en el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019.

Entre las situaciones que señala el artículo 1 antes mencionado, se encuentran:

a) Beneficio particular: Aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado;
b) Beneficio actual: Aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión; y
c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.".

De los Honorables Congresistas,

ANA PAOLA AGUDELO GARCÍA
Senadora de la República
Partido Político MIRA

MARTZA ALVAREZ BARRERA
Representante a la Cámara por Cundinamarca
Partido Político MIRA

MANUEL VIRGÜEZ PIRAQUIVE
Senador de la República
Partido Político MIRA

CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN
Senador de la República
Partido Político MIRA

SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL

EL día 21 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Actó legislativo ____
No. 023/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
HH.CC.: Ana Paola Agudelo, Martza Alvarez y otros

SECRETARIO GENERAL

SENADO DE LA REPÚBLICA – SECRETARIA GENERAL – TRAMITACIÓN LEYES

Bogotá D.C., 21 de Julio de 2026

Señor Presidente:

Con el fin de reparti el Proyecto de Ley No.025/26 Senado **"POR LA CUAL SE ESTABLECE LA ESTRATEGIA RUTAS DE TRANSPORTE SOCIALES Y TURÍSTICAS"**, me permito remitir a su despacho el expediente de la mencionada iniciativa, presentada el día de hoy ante la Secretaría General del Senado de la República por los Honorables Senadores ANA PAOLA AGUDELO, MANUEL VIRGUEZ PIRAQUIVE, CARLOS EDUARDO GUEVARA VILLABÓN y el Honorable Representante DIANA MARTIZA ALVAREZ BARRERA. La materia de que trata el mencionado Proyecto de Ley es competencia de la Comisión **SEXTA** Constitucional Permanente del Senado de la República, de conformidad con las disposiciones Constitucionales y Legales.

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
Secretario General

PRESIDENCIA DEL H. SENADO DE LA REPÚBLICA – JULIO 21 DE 2026

De conformidad con el informe de Secretaría General, dese por repartido el precitado Proyecto de Ley a la Comisión **SEXTA** Constitucional y envíese copia del mismo a la Imprenta Nacional para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

CÚMPLASE

EL PRESIDENTE DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

HONORIO MIGUEL HENRIQUEZ PINEDO

SECRETARIO GENERAL DEL HONORABLE SENADO DE LA REPÚBLICA

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

C O N T E N I D O

Gaceta número 965 - martes, 11 de agosto de 2026

SENADO DE LA REPÚBLICA

PROYECTOS DE LEY

Págs.

Proyecto de Ley número 23 de 2026 Senado, por la cual se establecen Lineamientos para la Política Pública de Fortalecimiento del Transporte Aéreo en Colombia y se dictan otras disposiciones..... 1

Proyecto de Ley número 24 de 2026 Senado, por medio de la cual se establece la tarifa proporcional del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), según su uso y nivel de riesgo, y se dictan otras disposiciones -Ley SOAT a la medida..... 8

Proyecto de Ley número 25 de 2026 Senado, por la cual se establece la estrategia Rutas de Transporte Sociales y Turísticas 1 3

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2026