

CARTA REMISORIA

Santiago de Cali, 31 de agosto de 2026

Doctor

ABELARDO GABRIEL DE LA ESPRIELLA OTERO

Presidente de la República de Colombia  
Bogotá D.C.

ASUNTO

Remisión de propuesta de política pública para la estabilización y reactivación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial afectado por el terremoto del 10 de agosto de 2026.

Respetado señor Presidente:

Sea esta la oportunidad para expresarle, en nombre de **Movemos País – Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia** y de los actores del sector que acompañan esta iniciativa, un saludo respetuoso y nuestros mejores deseos en el inicio de su Gobierno. Confiamos en que durante su administración el transporte tenga una interlocución permanente y sea reconocido en toda su dimensión económica, social y territorial: no solamente como una actividad regulada, sino como un sector estratégico para la productividad, el empleo, la educación, el turismo, la actividad empresarial y la integración de los territorios.

Desde Movemos País queremos contribuir a esa interlocución con evidencia, análisis técnico y propuestas de política pública que permitan construir soluciones con el Gobierno Nacional. Esperamos que empresarios, propietarios vinculados, conductores, auxiliares de ruta y demás actores que hacen posible la prestación del servicio sean escuchados en las decisiones que afectan su actividad, conciliando el interés general, la seguridad de los usuarios, la sostenibilidad económica de las empresas y la protección del patrimonio de quienes han construido su vida productiva alrededor del transporte.

El terremoto del 10 de agosto produjo una afectación que ya supera los daños físicos sobre viviendas e infraestructura. En el transporte especial se están acumulando simultáneamente reducciones y suspensiones de rutas escolares, modificaciones y terminaciones de contratos empresariales, afectaciones al turismo, cancelación o aplazamiento de actividades culturales y eventos, menores ingresos para propietarios, conductores y auxiliares y una presión creciente sobre empresas que deben continuar atendiendo créditos, leasing, seguros, mantenimiento, obligaciones laborales, tributarias y demás costos necesarios para conservar su capacidad operativa.

La preocupación central que motiva esta comunicación no es únicamente lo dejado de percibir durante agosto. Es evitar que una perturbación extraordinaria y temporal termine destruyendo empresas, empleo, patrimonio y capacidad transportadora cuya recuperación posterior sería más costosa para el país. Reconstruir colegios sin preservar las rutas que llevan a los estudiantes, recuperar empresas sin movilidad para sus trabajadores, reactivar el turismo sin capacidad de transporte o volver a realizar eventos sin la cadena logística necesaria produciría una recuperación incompleta.

Por esta razón ponemos a consideración de su Gobierno la **Propuesta de Política Pública para la Estabilización y Reactivación del Transporte Especial afectado por el terremoto**, elaborada por Movemos País con enfoque técnico, jurídico, económico y territorial. El documento diferencia las medidas que pueden adoptarse durante la vigencia del Estado de Emergencia de aquellas que corresponden a competencias ordinarias y plantea instrumentos en materia de liquidez, alivio financiero, autorretención, costos operativos, contratación, protección laboral, recuperación empresarial y turística, gestión de trámites, protección patrimonial y sustitución del tiempo de uso de los vehículos por un régimen de aptitud técnica reforzada.



La propuesta no plantea trasladar al Estado riesgos empresariales ordinarios ni establecer beneficios indiscriminados. Los instrumentos se conciben con criterios de temporalidad, focalización, causalidad acreditada, control fiscal y evaluación de resultados. El principio que los articula es sencillo: **cuando el costo de preservar temporalmente una capacidad productiva indispensable es inferior al costo económico y social de reconstruirla después de su desaparición, existe una razón de política pública para actuar.**

Por el carácter intersectorial de las medidas propuestas, respetuosamente solicitamos a la Presidencia de la República coordinar su evaluación integral y, respecto de aquellas peticiones cuya decisión corresponda a otra autoridad administrativa, efectuar los traslados correspondientes conforme al artículo 21 del CPACA. Ponemos desde ahora a disposición del Gobierno Nacional la información sectorial que Movemos País pueda aportar para la construcción de la línea base, la cuantificación de los instrumentos económicos y tributarios y el desarrollo técnico de las medidas propuestas.

Adicionalmente, solicitamos respetuosamente una reunión de trabajo con la Presidencia de la República, con participación central del Ministerio de Transporte y de las demás entidades que resulten pertinentes, para presentar el diagnóstico sectorial y acordar una ruta intersectorial de evaluación, priorización y seguimiento de las medidas propuestas.

Señor Presidente, creemos que esta emergencia también puede convertirse en una oportunidad para construir una política de transporte más resiliente, técnicamente sustentada y capaz de proteger simultáneamente a los usuarios, el empleo, las empresas y el patrimonio productivo.



**La prioridad debe ser preservar y fortalecer hoy la capacidad del transporte especial que mañana necesitarán los estudiantes, las empresas, el turismo, la cultura y los territorios para volver a moverse.**

Atentamente,



## JOHN JAIRO CORREA RODRÍGUEZ



Movemos País  
Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia  
Correo para notificaciones: [administracion@movemospais.com](mailto:administracion@movemospais.com)  
Contacto: [305 480 9791](tel:3054809791)  
*Por los que mueven el país*



[www.movemospais.com](http://www.movemospais.com)

**Anexo:** Propuesta de Política Pública para la Estabilización y Reactivación del Transporte Especial afectado por el terremoto del 10 de agosto de 2026.



# Propuesta de política pública para la estabilización y reactivación del transporte especial afectado por el terremoto

## 1. CONTEXTO Y FUNDAMENTO DE LA INTERVENCIÓN

Esta comunicación se presenta dentro de la vigencia del Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica declarado mediante el Decreto 1261 del 19 de agosto de 2026, por treinta días calendario, y dentro de la Situación de Desastre de Carácter Nacional declarada mediante el Decreto 1171 del 11 de agosto de 2026. La distinción es relevante, porque la declaratoria de desastre activa el régimen ordinario de la Ley 1523 de 2012, mientras que el estado de emergencia habilita, durante su vigencia, decretos legislativos con fuerza de ley. Por ello, esta propuesta separa con precisión las medidas que dependen de esa ventana extraordinaria de aquellas que pueden adoptarse mediante competencias ordinarias.

### Magnitud de la afectación

El terremoto produjo un choque económico que ya desborda la destrucción física. Conforme al Reporte Situacional No. 060 de la Sala de Crisis Nacional de la UNGRD, con corte al 31 de agosto de 2026 a las 06:30, la afectación comprende dieciséis departamentos y 497 municipios, con 449.442 personas afectadas, 331 fallecidas, 4.505 heridas y 136 desaparecidas; 37.255 viviendas destruidas y 198.720 averiadas; 4.268 centros educativos afectados; y, en infraestructura de transporte, 462 vías, 91 puentes vehiculares, 13 puentes peatonales y 5 aeropuertos afectados. Para el transporte especial, esos daños se traducen en contratos que pierden demanda, recorridos que cambian, mayores tiempos de ciclo, desvíos, más consumo, mayor desgaste y una caída abrupta de los ingresos mientras la estructura de costos continúa. La secuencia sísmica, además, permanece activa, pues el mismo reporte registra 573 sismos desde el evento con corte al 28 de agosto, cuatro de ellos de magnitud superior a 4,0. No se trata, por tanto, de un evento puntual cuyo efecto sobre la demanda se agote en pocos días.

### Impacto sobre la educación

El canal educativo es el más visible, pero no el único. El Ministerio de Educación Nacional reportó, con corte al 25 de agosto, 387 municipios, 1.462 instituciones educativas y 3.872 sedes afectadas, con impacto sobre 988.180 matrículas; 2.493 sedes, equivalentes al 64,3 %, corresponden a zonas rurales. El retorno sigue combinando presencialidad, alternancia, virtualidad, guías y escuela en casa, de modo que continuidad educativa y presencialidad plena todavía no son equivalentes. Cuando disminuye la presencialidad disminuyen recorridos, frecuencias y estudiantes transportados; y en las rutas financiadas por hogares se agrega un segundo choque, pues muchas familias deben reasignar ingresos hacia vivienda, alimentación, obligaciones financieras y reconstrucción.

### Choque empresarial, turístico y cultural

La misma modalidad enfrenta simultáneamente un choque empresarial, turístico y cultural. Empresas afectadas por el sismo han reducido operaciones, turnos y necesidades de movilización o han solicitado modificar, suspender o terminar contratos; la disminución de viajes, reservas y actividades impacta el transporte turístico; y la cancelación, aplazamiento o reducción de ferias, festivales, conciertos y eventos elimina servicios contratados para movilizar artistas, trabajadores, visitantes, equipos y personal logístico. La afectación, por tanto, no corresponde a un único tipo de contrato, sino que atraviesa los distintos grupos de usuarios que atiende el transporte especial y concentra en una misma modalidad varios canales de pérdida de demanda.



**El riesgo de política pública ya no es solamente perder ingresos durante agosto. Es permitir que un choque transitorio destruya capacidad transportadora de manera permanente.**

A la fecha no existe una medición oficial consolidada de la pérdida de ingresos de la modalidad. Los reportes recibidos por Movemos País muestran, sin embargo, que para una parte importante del transporte escolar agosto cerró prácticamente sin ingresos o con ingresos severamente reducidos, mientras también se deterioran contratos empresariales, turísticos y asociados a eventos. Esta diferencia entre evidencia oficial y reporte sectorial se reconoce expresamente, y precisamente una de las finalidades del registro y de la línea base que proponemos es cuantificar con rigor esa pérdida y evitar que la política pública se diseñe sobre estimaciones no verificadas.

Mientras el flujo de caja cayó abruptamente, continuaron los créditos vehiculares y contratos de leasing, el SOAT, las pólizas de responsabilidad civil contractual y extracontractual, el mantenimiento, los parqueaderos, la administración empresarial, la seguridad social, los impuestos y demás obligaciones necesarias para conservar los vehículos habilitados y técnicamente disponibles. La asimetría es el núcleo económico del problema, pues el ingreso puede desaparecer de un día para otro, pero buena parte del costo fijo y semifijo continúa causando.

El efecto distributivo es igualmente relevante. Para numerosos pequeños propietarios vinculados, el vehículo constituye el principal activo productivo y una proporción sustancial del patrimonio familiar; varias semanas sin ingresos pueden convertirse en mora, refinanciaciones desfavorables, venta forzada, entrega del vehículo al acreedor o salida definitiva de la actividad. Para las empresas, la pérdida simultánea de contratos escolares, empresariales, turísticos y asociados a eventos puede evolucionar desde una restricción temporal de liquidez hacia cierre o liquidación.

La dimensión humana no es menor. Conductores y auxiliares de ruta —particularmente relevantes en el servicio escolar por las funciones operativas, de cuidado y seguridad que desarrollan— se encuentran en numerosos casos sin el ingreso habitual del que dependen sus hogares. Si durante una suspensión prolongada deben migrar hacia otras actividades, el sistema no solo pierde puestos de trabajo, sino conocimiento de rutas, experiencia operacional y capital humano que deberá reconstruir cuando vuelva la demanda.

El impacto se propaga finalmente hacia talleres, parqueaderos, lavaderos, estaciones de servicio, almacenes de repuestos, aseguradoras, carroceros, empresas de mantenimiento especializado, proveedores tecnológicos y otros negocios conexos. La cadena de transmisión económica es, por tanto, mayor que el número de vehículos temporalmente detenidos. Desde una perspectiva de política pública, la intervención se justifica cuando el costo de preservar temporalmente una capacidad productiva indispensable es inferior al costo económico y social de reconstruirla después de su desaparición.



**Reconstruir colegios, empresas, destinos turísticos y escenarios culturales mientras desaparece la capacidad necesaria para conectarlos produciría una recuperación incompleta.**

A ello se suma una circunstancia regulatoria excepcional. El sector afronta este choque pocas semanas después de la expedición del Decreto 1048 de 2026, que modificó de manera importante el régimen del transporte especial, incluidas reglas sobre administración de flota, relaciones entre empresas y propietarios, contratación y condiciones operativas. Empresas y propietarios están absorbiendo simultáneamente el costo de adaptación a un nuevo marco normativo y la reducción extraordinaria de su actividad económica. Esa concurrencia debe ser



considerada dentro de cualquier estrategia de recuperación.



## 2. ESTABILIZACIÓN INMEDIATA, REACTIVACIÓN Y REFORMA ESTRUCTURAL

### Focalización de la respuesta

Movemos País propone crear un Programa Nacional de Estabilización y Reactivación del Transporte Especial, focalizado en los territorios y sujetos cuya afectación pueda acreditarse y diseñado para cubrir los servicios escolar, empresarial, turístico y los demás grupos contractuales de la modalidad, incluidos aquellos asociados a actividades culturales y eventos. Los instrumentos deben ser temporales, verificables y condicionados a la relación causal con la emergencia, evitando subsidios indiscriminados y concentrando los recursos en preservar capacidad productiva viable.

La focalización requiere distinguir dos categorías que no son equivalentes, la de damnificado por daño material y la de afectado económico. Una empresa o un propietario puede no haber sufrido daño físico en su sede o vehículo y, aun así, haber perdido la mayor parte de sus servicios porque cerraron colegios, se suspendieron eventos o un cliente empresarial redujo sus operaciones. Por esa razón proponemos un Registro Sectorial de Afectación del Transporte Especial, coordinado por el Ministerio de Transporte, interoperable con el Registro Único de Damnificados cuando exista esa condición y con el RUNT y los sistemas sectoriales para validar empresa, vehículo, propietario y operación. Ese criterio es, además, el que ya adoptó el Gobierno, pues el parágrafo del artículo 1 del Decreto 1261 de 2026 delimitó el ámbito territorial de la emergencia conforme a un criterio material, comprensivo tanto de los municipios con afectación reportada como de aquellos respecto de los cuales pueda demostrarse una afectación concreta. Solicitamos que ese mismo criterio se aplique de manera uniforme a las medidas sectoriales.

El registro deberá permitir acreditar también la prestación legal del servicio escolar mediante empresas y vehículos de otras modalidades cuando esta se desarrolle conforme al procedimiento previsto en el artículo 2.2.1.6.10.1.1 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026. En estos casos deberá identificarse expresamente la modalidad jurídica del prestador, el vehículo utilizado, el territorio, la ruta o servicio atendido y el acto o condición que habilite su participación, evitando mezclar universos regulatorios.

### Transporte escolar y oferta territorial

Una precisión es necesaria respecto de la prestación del transporte escolar en los territorios. La función de transporte escolar no es atendida exclusivamente por empresas y vehículos de la modalidad especial. El artículo 26 del Decreto 1048 de 2026 modificó integralmente la Subsección 1 de la Sección 10 del Capítulo 6 del Decreto 1079 de 2015 y eliminó como criterio de acceso al mecanismo excepcional la anterior diferenciación basada en municipios de hasta o más de treinta mil (30.000) habitantes. La regulación vigente establece ahora un procedimiento único para los municipios en los cuales no exista oferta efectiva para prestar el servicio de transporte escolar.

Conforme al nuevo artículo 2.2.1.6.10.1.1, cuando ninguna empresa habilitada para la prestación del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial manifieste interés en atender el servicio escolar, el alcalde municipal o su delegado deberá solicitar a la Dirección Territorial del Ministerio de Transporte correspondiente que comunique, dentro de los veinte (20) días siguientes, la necesidad de prestación a las empresas de transporte especial habilitadas en el departamento. Agotada esa instancia sin obtener manifestación de interés, la autoridad de transporte territorial deberá comunicar la necesidad a las empresas de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto, Colectivo Municipal y de Pasajeros por Carretera para que presenten propuestas para la prestación del transporte escolar.

Si tampoco mediante estas modalidades se logra garantizar la prestación, la regulación permite acudir al procedimiento correspondiente a las Zonas Diferenciales de Transporte.



Adicionalmente, el Decreto 1048 de 2026 ordena a los alcaldes de municipios que no cuenten con transporte público colectivo o mixto realizar estudios para determinar las necesidades insatisfechas de movilización y adelantar los procesos de adjudicación correspondientes dentro de los tres años siguientes a la expedición del decreto.

Esta modificación es particularmente relevante para la recuperación de la capacidad de transporte escolar. En numerosos territorios rurales, la movilización efectiva de los estudiantes puede depender de vehículos pertenecientes a la modalidad mixta. El Decreto 1079 de 2015 establece que esta modalidad puede operar, entre otros equipos, mediante buses escalera o chivas, camionetas doble cabina y camperos; estos últimos pueden corresponder, según la denominación territorial, a vehículos tradicionalmente conocidos como yipaos. En consecuencia, cualquier instrumento cuyo propósito sea preservar la capacidad necesaria para garantizar el acceso efectivo de los estudiantes a los establecimientos educativos debe poder identificar también a estos prestadores cuando se encuentren legalmente habilitados o autorizados para cumplir la función escolar.

Esta inclusión no implica fusionar modalidades ni trasladar automáticamente al transporte mixto, colectivo municipal o de pasajeros por carretera las reglas propias del transporte especial. Cada prestador conserva el régimen de habilitación, operación, capacidad transportadora, equipos, tiempo de uso y control correspondiente a su modalidad. Lo que se reconoce es que, bajo el procedimiento vigente introducido por el Decreto 1048 de 2026, la política de recuperación del transporte escolar no puede medir exclusivamente la oferta de transporte especial si existen otras modalidades legalmente llamadas a suplir la ausencia de oferta.

### **Liquidez y continuidad empresarial**

La estabilización inmediata debe impedir que una crisis de caja de pocas semanas se convierta en insolvencia. La línea de liquidez propuesta debe financiar capital de trabajo, nómina, seguridad social, mantenimiento y recuperación de vehículos, además de facilitar la reestructuración de créditos y leasing vigentes, con criterios de beneficiario, techos por empresa o propietario, periodos de gracia y plazos compatibles con la recuperación real. El objetivo no es financiar indefinidamente una actividad improductiva, sino impedir la pérdida de activos económicamente viables mientras vuelve la demanda.

### **Alivios financieros existentes**

Registramos y valoramos que la Superintendencia Financiera haya expedido la Circular Externa 007 del 26 de agosto de 2026, que habilita programas de refinanciación, periodos de gracia, tasas especiales, esquemas distintos de amortización, suspensión o condonación de intereses, conservación temporal de la calificación y facilidades para el pago de primas de seguros. La petición en esta materia no consiste en crear alivios que ya existen, sino en asegurar su aplicación efectiva al transporte especial y obtener un pronunciamiento expreso sobre crédito vehicular y leasing financiero, instrumentos centrales para la financiación del parque automotor de la modalidad.

También debe darse aplicación sectorial a los artículos 86, 87 y 88 de la Ley 1523 de 2012 sobre alivio financiero, protección de usuarios del sistema financiero y suspensión de procesos ejecutivos. La Sentencia C-793 de 2014 retiró las expresiones que restringían parte de esos mecanismos a entidades financieras públicas, por lo cual la protección no puede entenderse limitada por la naturaleza pública o privada del acreedor.

No toda la respuesta exige nuevos recursos. Una parte relevante puede provenir de diferimientos, financiación, reducción o compensación temporal de tasas, derechos, trámites y otros costos administrativos, preservando íntegramente las exigencias esenciales de seguridad. En seguros y pólizas no se propone reducir coberturas ni trasladar riesgo al usuario, sino utilizar mecanismos financieros que eviten que el costo completo recaiga de inmediato sobre activos que permanecen disponibles pero temporalmente improductivos.

### 3. PRECEDENTES OPERATIVOS YA ADOPTADOS DURANTE LA EMERGENCIA

#### Flexibilización contractual

La respuesta al terremoto ya ofrece precedentes concretos de flexibilización contractual, reducción focalizada de costos y suspensión automática de términos. Avianca permitió a pasajeros con origen o destino en Pereira, Cali, Armenia y Quibdó reprogramar viajes sin penalidad ni diferencia tarifaria, modificar rutas y solicitar reembolsos; LATAM adoptó cambios de fecha o vuelo sin costo, devoluciones y modificaciones de ruta, y programó vuelos adicionales. Esas decisiones reconocen que las condiciones inicialmente contratadas dejaron de corresponder con la realidad posterior al sismo. Conviene, sin embargo, precisar por qué ese precedente no se traslada solo. La aerolínea fija su propia política comercial y decide de manera unilateral reprogramar, cambiar la ruta o reembolsar. La empresa de transporte especial y el propietario vinculado ocupan la posición contractualmente más débil frente a un colegio, a una entidad territorial certificada o a un cliente empresarial, y no pueden imponer la renegociación de un contrato cuyas condiciones dejaron de corresponder con la realidad. Lo que solicitamos no es una prerrogativa que otros modos ya tengan, sino un marco público de referencia que permita gestionar modificaciones, suspensiones, reinicios y mayores recorridos con seguridad jurídica para ambas partes.

#### Reducción temporal de costos

Existe además un precedente inmediato de reducción focalizada de costos de movilidad. La ANI y concesionarios habilitaron paso sin cobro de peaje para maquinaria amarilla y vehículos que transportan ayuda humanitaria en corredores afectados, incluidos Buga–Buenaventura, Malla Vial del Valle y Armenia–Pereira–Manizales. La medida demuestra que, cuando existe una finalidad pública directamente vinculada con la emergencia, es posible establecer tratamientos temporales sobre costos de infraestructura. Sobre esa experiencia debe evaluarse, con cuantificación previa y respetando la estructura financiera de las concesiones, un esquema temporal de tarifa diferencial, compensación o alivio para vehículos de transporte especial obligados a asumir desvíos extraordinarios o vinculados directamente con actividades de recuperación.

#### Suspensión de términos y fuerza mayor

El precedente más directo proviene del propio Ministerio de Transporte. La Resolución 20263040033255 del 21 de agosto de 2026 suspendió los términos de los trámites y actuaciones de competencia de las direcciones territoriales de Valle del Cauca, Quindío, Caldas, Risaralda y Tolima, entre el 10 y el 31 de agosto de 2026, comprendiendo expresamente la habilitación de empresas de transporte especial, la expedición, modificación o cancelación de tarjetas de operación y las planillas de viaje ocasional, y suspendió igualmente la atención presencial en esas sedes. Esa lógica coincide con la Resolución 012017 de la DIAN, que suspendió términos administrativos y flexibilizó automáticamente validaciones de facturación electrónica. Ambas decisiones muestran que la recuperación puede apoyarse en automatización, gradualidad territorial y protección del debido proceso, sin disminuir los requisitos sustantivos de seguridad.

Un reconocimiento del que se derivan consecuencias. Esa resolución hizo algo más que suspender términos. Sostuvo expresamente que el sismo, por su carácter extraordinario, imprevisible e irresistible, constituye fuerza mayor. Ese precedente tiene dos consecuencias distintas dentro de esta propuesta. En primer lugar, sustenta directamente la petición 10, relativa al restablecimiento y ampliación de las medidas de suspensión de términos sectoriales, pues demuestra que la fuerza mayor ocasionada por el sismo puede justificar medidas procedimentales destinadas a impedir consecuencias desfavorables para los administrados. En segundo lugar, el reconocimiento administrativo de la fuerza mayor constituye un fundamento relevante para la petición 15, en cuanto exige valorar caso por caso las circunstancias extraordinarias que pudieron condicionar la conducta de los conductores durante evacuaciones,



cierres, desvíos, interrupciones de infraestructura o instrucciones impartidas por las autoridades.

### Protección laboral

La Circular 0096 del Ministerio del Trabajo completa ese marco al identificar herramientas laborales y de protección social ya disponibles frente a la emergencia. Su utilidad para el transporte especial es inmediata, particularmente para conductores, auxiliares de ruta y trabajadores de empresas que enfrentan suspensión o reducción de la operación.

## ④ 4. PAQUETE ECONÓMICO Y TRIBUTARIO

El Ministerio de Hacienda y la DIAN deben participar desde el diseño. Proponemos un paquete tributario temporal para empresas y pequeños propietarios del transporte especial directamente afectados, con facilidades para determinadas obligaciones nacionales, tratamiento de intereses y sanciones atribuibles a la emergencia y mecanismos que preserven capital de trabajo. Los sujetos, duración, condiciones, costo fiscal y controles deben definirse con precisión y fiscalizarse mediante información interoperable.

### Sanciones e intereses con nexo causal

Cuando el incumplimiento de una obligación sea consecuencia directa y acreditada de la imposibilidad material de operar, desplazarse, acceder a trámites o cumplir oportunamente durante la emergencia, debe evaluarse un tratamiento transitorio de las sanciones e intereses asociados. Esta medida debe diferenciar rigurosamente los incumplimientos originados por la emergencia de las obligaciones anteriores o ajenas a ella y excluir cualquier conducta que comprometa la seguridad vial o los derechos de los usuarios.

El instrumento deberá respetar la jerarquía normativa de cada obligación. Cuando la sanción, el interés o su cuantía se encuentren definidos directamente por una norma con fuerza de ley, cualquier reducción o exoneración extraordinaria deberá utilizar un instrumento de rango suficiente; cuando exista competencia reglamentaria o administrativa ordinaria, deberá acudir a ella.

### LIQUIDEZ FISCAL · AUTORRETENCIÓN 1,10 % → 3,50 %

La presión sobre la liquidez del sector tiene además un componente tributario que antecede al terremoto y que, bajo las actuales condiciones, adquiere especial relevancia. El Decreto 572 del 28 de mayo de 2025 modificó el artículo 1.2.6.8 del Decreto 1625 de 2016 y elevó para la actividad CIU 4921 —Transporte de pasajeros— la tarifa de autorretención a título del impuesto sobre la renta del 1,10 % al 3,50 %. El cambio representa un incremento de 2,4 puntos porcentuales y multiplica por más de tres el porcentaje de recaudo anticipado que deben efectuar las empresas sobre sus pagos o abonos en cuenta. Para el transporte especial, que enfrenta simultáneamente reducción de contratos, menor operación y permanencia de costos fijos, este mecanismo profundiza la restricción de caja precisamente durante la fase en que se requiere preservar liquidez.

La autorretención no constituye un impuesto adicional, sino un mecanismo de recaudo anticipado del impuesto sobre la renta. Precisamente por ello, su impacto debe analizarse desde la liquidez. El propio Decreto 572 reconoce que la definición de tarifas por grupos de actividades puede generar contribuyentes cuya autorretención resulte superior al impuesto efectivo, dando lugar posteriormente a saldos susceptibles de compensación o devolución. En circunstancias ordinarias ello representa un costo financiero; en empresas cuya actividad ha sido afectada por el terremoto significa inmovilizar capital de trabajo que hoy se necesita para nómina, seguridad social, créditos, leasing, pólizas, mantenimiento y conservación de la capacidad transportadora.

Por esta razón proponemos que el Gobierno Nacional revise de manera inmediata la tarifa de autorretención aplicable al CIU 4921 y establezca temporalmente una tarifa del 1,10 % para las empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cuya afectación económica derivada del terremoto se encuentre acreditada. La medida no modificaría la tarifa

sustantiva del impuesto sobre la renta ni supondría una condonación tributaria: modificaría exclusivamente el ritmo de recaudo anticipado, permitiendo que una mayor proporción de los recursos permanezca transitoriamente en caja durante la estabilización y recuperación.

### Incentivo a la reposición

Dentro de ese paquete proponemos un incentivo de reposición inspirado en el IVA CREI, pero con un diseño constitucional en dos niveles. Durante la emergencia, el beneficio tributario debe circunscribirse a vehículos del transporte especial destruidos, afectados estructuralmente o cuya pérdida productiva tenga una relación directa y acreditada con el desastre. Para la modernización voluntaria del pequeño propietario más allá del universo afectado por el sismo, proponemos una iniciativa legislativa ordinaria de alcance permanente, con trazabilidad RUNT, focalización patrimonial, permanencia mínima en la actividad y cuantificación previa del costo fiscal. Esta separación preserva la conexidad exigida a los decretos legislativos y evita comprometer una reforma estructural con un instrumento excepcional.

### Secuencia de estabilización

La estabilización debe seguir una secuencia económica: primero preservar caja mediante alivios tributarios y regulatorios; luego refinanciar las obligaciones existentes; utilizar crédito nuevo únicamente para cubrir la brecha residual; proteger los activos productivos; recuperar contratos y demanda; y finalmente impulsar la modernización estructural del sector.

### Contención de la canasta de costos

La estabilización no puede limitarse a facilitar crédito o liberar temporalmente liquidez si, simultáneamente, aumentan otros componentes relevantes de la estructura de costos por decisiones públicas. El efecto de una refinanciación, de una reducción temporal de la autorretención o de una línea de liquidez puede neutralizarse si durante la recuperación se incrementa el combustible, se mantienen cargas financieras asociadas a obligaciones sancionatorias susceptibles de normalización o entran en vigor nuevas exigencias regulatorias que requieren inversiones significativas. La política debe actuar de manera coherente sobre ambos lados del flujo de caja: ingreso y costo.

En materia de multas de tránsito y sanciones administrativas anteriores al terremoto, proponemos evaluar un mecanismo extraordinario y temporal de normalización para los sujetos afectados, con exclusiones estrictas respecto de conductas que comprometan gravemente la seguridad o los derechos de terceros. El objetivo no es desconocer obligaciones válidamente impuestas, sino determinar si mediante reducción de intereses, descuentos condicionados, acuerdos de pago, suspensión temporal del cobro coactivo y normalización del estado de cuenta puede obtenerse un mayor recaudo efectivo y facilitar simultáneamente la reincorporación del obligado a la formalidad.

El combustible requiere un tratamiento específico por su peso estructural en la operación. La decisión adoptada por el Gobierno Nacional el 29 de agosto de 2026 de mantener durante septiembre sin incrementos los precios de referencia de la gasolina corriente y del ACPM demuestra que la estabilización temporal puede utilizarse como instrumento para contener los costos de transporte. Más allá de esa decisión coyuntural, proponemos evaluar un mecanismo diferencial y focalizado para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, utilizando las posibilidades que ofrece el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC—, con criterios de trazabilidad, focalización, control y sostenibilidad fiscal.

Finalmente, durante la fase de recuperación debe revisarse la entrada en vigor de nuevas obligaciones regulatorias que impliquen inversiones, infraestructura o costos adicionales que no puedan ser absorbidos razonablemente por los sujetos afectados en las condiciones actuales. Esta moratoria deberá analizarse obligación por obligación y utilizar el mismo instrumento jurídico que creó la carga o uno de rango superior. En ningún caso podrá extenderse a obligaciones esenciales de seguridad operacional, control de alcohol, sustancias psicoactivas o protección de los usuarios.



## 5. PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MEDIANTE LA SUSTITUCIÓN DEL TIEMPO DE USO POR APTITUD TÉCNICA

La estabilización financiera perdería parte de su utilidad si, después de preservar un activo técnicamente apto durante la recuperación, este tuviera que salir obligatoriamente del servicio únicamente por alcanzar una edad determinada.

### Régimen vigente de tiempo de uso

En la modalidad especial, el régimen vigente de tiempo de uso se encuentra en el artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el artículo 1 del Decreto 478 de 2021 y posteriormente adicionado por el Decreto 1048 de 2026. La regla general establece un tiempo de uso de veinte (20) años, contado a partir del 31 de diciembre del año modelo del vehículo. Los vehículos de Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial registrados a partir del 14 de marzo de 2017 solo pueden prestar servicio escolar durante dieciséis (16) años, mientras que el Decreto 478 de 2021 otorgó cuatro (4) años adicionales de tiempo de uso a los vehículos matriculados antes del 30 de mayo de 2020, salvo aquellos que debían haber sido desintegrados con anterioridad a la emergencia sanitaria allí prevista.

Por esta razón, el régimen vigente no puede describirse únicamente como uno de veinte años generales y dieciséis años para escolar sin considerar las cohortes beneficiarias de la ampliación excepcional del Decreto 478 de 2021. La fecha de matrícula, el año modelo, el tipo de servicio prestado y la aplicación o no de la extensión excepcional determinan individualmente el horizonte temporal de cada vehículo.

El Decreto 1048 de 2026 no eliminó esta regla cronológica. En cambio, incorporó dentro de la reforma de la modalidad un mandato para profundizar su revisión técnica, al ordenar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial adelantar el estudio correspondiente sobre tiempo de uso. En consecuencia, la propuesta de sustituir el criterio exclusivamente cronológico por un régimen de aptitud técnica reforzada debe construirse sobre el artículo 2.2.1.6.2.2 vigente, el Decreto 478 de 2021 y el nuevo mandato técnico introducido en 2026, y no únicamente sobre el Decreto 431 de 2017.

### Aptitud técnica como criterio

Solicitamos sustituir el criterio cronológico por un régimen de aptitud técnica reforzada. No se propone reducir seguridad, sino mejorar su medición. La permanencia debe depender del estado verificable de frenos, dirección, suspensión, integridad estructural, emisiones, sistemas de seguridad, mantenimiento y demás componentes críticos. Un vehículo inseguro debe retirarse independientemente de su edad; uno técnicamente apto no debería perder automáticamente su capacidad productiva por el calendario.

### Coherencia regulatoria

Un argumento de coherencia interna del ordenamiento. En el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, el nivel básico no está sometido a un término máximo general de permanencia equivalente al previsto para el transporte especial; su continuidad depende del cumplimiento de las condiciones técnicas, de seguridad y de emisiones exigibles. Debe distinguirse del nivel de lujo, para el cual el parágrafo del artículo 2.2.1.3.5.1 del Decreto 1079 de 2015 mantiene un máximo de siete (7) años de uso en el servicio. El nivel básico se cita aquí únicamente como precedente comparado para demostrar que el ordenamiento colombiano ya admite, dentro del transporte público de pasajeros, esquemas en los que la permanencia no está determinada exclusivamente por una edad cronológica máxima.

### Agenda técnica ya abierta

La propuesta coincide con una agenda regulatoria ya abierta. El artículo 9 del Decreto 348 de 2015 ordenó seguimiento y evaluación del término aplicable al servicio escolar, y el artículo 2 del Decreto 1048 de 2026 volvió a ordenar a la Agencia Nacional de Seguridad Vial un estudio sobre tiempo de uso con plazo de seis meses. Solicitamos que ese estudio se realice en el plazo



previsto, incorpore la evidencia técnica necesaria, permita participación del sector y se traduzca efectivamente en un nuevo régimen de permanencia por condición verificada.

#### RIESGO INMEDIATO · VENCIMIENTOS AL 31 DE DICIEMBRE DE 2026

Mientras culmina el estudio técnico y se adopta la decisión regulatoria correspondiente, se requiere una medida puente. Los vehículos de transporte especial cuyo tiempo de uso venza durante la emergencia, la fase inicial de recuperación o antes de la entrada en vigor del régimen que resulte del estudio ordenado por el Decreto 1048 de 2026 —incluidos expresamente aquellos cuyo vencimiento se produzca el 31 de diciembre de 2026— deberían poder continuar operando previa aprobación de una evaluación técnica extraordinaria. Esa habilitación temporal deberá adoptarse mediante decreto modificatorio y condicionarse a la verificación efectiva de las condiciones de seguridad del vehículo; la reglamentación de la inspección corresponderá al Ministerio de Transporte, con fundamento técnico de la ANSV.



### 6. CONTRATOS, COSTOS EXTRAORDINARIOS, EMPLEO Y RECUPERACIÓN SECTORIAL

#### Gestión contractual

La reactivación del transporte especial no puede reducirse a crédito y tributación porque una parte relevante del problema está en contratos que fueron estructurados sobre condiciones que dejaron de existir. Rutas escolares se suspendieron o modificaron, instituciones fueron reubicadas, recorridos aumentaron por desvíos, empresas clientes redujeron turnos o personal, servicios turísticos fueron cancelados y actividades culturales aplazadas. Se requieren lineamientos que permitan gestionar con seguridad jurídica suspensiones, modificaciones, reinicios, disponibilidad, mayores recorridos, actualización de los documentos operativos correspondientes y obligaciones ya causadas, evitando que la excepcionalidad se resuelva mediante instrucciones informales.

En contratos estatales de transporte escolar, Colombia Compra Eficiente debe concurrir junto con los ministerios de Transporte y Educación. Los lineamientos deben ser orientadores y no pueden redistribuir por circular los riesgos ni alterar la ecuación económica del contrato; cada caso deberá examinarse según sus cláusulas, la asignación de riesgos y la evidencia de la afectación. El objetivo es reducir incertidumbre, estandarizar criterios mínimos y evitar que la totalidad del costo del desastre se traslade por omisión a una de las partes.

#### COSTOS EXTRAORDINARIOS · DESVÍOS Y PEAJES

Los mayores recorridos y costos extraordinarios derivados de cierres o desvíos también requieren tratamiento. En contratos privados y públicos debe existir un mecanismo claro para documentar y reconocer, cuando corresponda, kilometraje adicional, mayor tiempo de operación y peajes extraordinarios. En ningún caso se propone un reconocimiento automático, pues debe existir causalidad acreditada, autorización del recorrido alternativo y soporte económico. Para los peajes puede evaluarse un esquema temporal focalizado, con fuente de compensación expresa, tomando como antecedente la medida ya aplicada por ANI para maquinaria y ayuda humanitaria.

#### Recuperación educativa, turística y cultural

La recuperación educativa requiere distinguir continuidad pedagógica de presencialidad efectiva. El indicador relevante para el transporte escolar no es cuántas instituciones prestan alguna modalidad de servicio, sino cuántos estudiantes están asistiendo físicamente y cuántas rutas han recuperado realmente su operación. Del mismo modo, MinCIT debe incorporar al transporte especial dentro de la recuperación empresarial y turística, y el Ministerio de las Culturas debe reconocer que la economía de eventos incluye una cadena logística y de movilidad que pierde ingresos cuando festivales, conciertos, ferias y encuentros se suspenden o reducen.

#### Conductores y auxiliares de ruta

La recuperación del sector debe incorporar expresamente a conductores y auxiliares de ruta. La



recuperación de un vehículo puede financiarse; recuperar el conocimiento operativo, la experiencia sobre las rutas y el capital humano que abandona definitivamente la actividad es considerablemente más difícil. Por ello, la estrategia de recuperación debe combinar protección durante la emergencia, permanencia en la actividad, formación y una política estructural de formalización.

### **META SECTORIAL · 100 % DE FORMALIZACIÓN SIN TRASLADAR EL COSTO A LAS EMPRESAS**

La meta de política pública debe ser avanzar hacia el 100 % de formalización laboral y de protección social de los conductores y auxiliares de ruta vinculados a la prestación del servicio, reconociendo la naturaleza jurídica real de cada relación y garantizando que ninguna persona que desarrolle estas funciones permanezca por fuera de los mecanismos de protección laboral y social legalmente exigibles.

Alcanzar esa meta no puede traducirse, sin embargo, en trasladar automáticamente un nuevo costo a las empresas de transporte. Una política que formalice al trabajador pero debilite económicamente a la empresa que genera el empleo terminaría sustituyendo un problema por otro y podría producir efectos contrarios a los buscados: menor contratación, reducción de puestos de trabajo o salida de empresas de la actividad.

Por ello, solicitamos que el Gobierno Nacional construya con el sector una ruta de formalización integral, gradual y financieramente sostenible, acompañada de instrumentos que permitan mitigar o compensar el costo incremental de la transición. Deberán evaluarse mecanismos de cofinanciación, incentivos temporales a la formalización, apoyos a la protección social, instrumentos financieros o tributarios y tratamientos diferenciados para pequeñas empresas, dentro de las competencias y disponibilidades fiscales correspondientes.

La línea base deberá establecer cuántos conductores y auxiliares de ruta cuentan actualmente con vinculación formal y protección social, bajo qué figura se encuentran vinculados, cuáles son las brechas existentes y cuál sería el costo público y privado de alcanzar una cobertura del 100 %. A partir de esa información deberán definirse metas verificables, cronograma, responsables institucionales, mecanismos de financiación y seguimiento. La formalización debe concebirse como una política conjunta de protección del trabajador, fortalecimiento empresarial y sostenibilidad del servicio, y no como una nueva carga económica impuesta aisladamente al transportador.

## **7. GOBERNANZA, FOCALIZACIÓN Y EVALUACIÓN**

### **Arquitectura institucional**

La respuesta institucional debe ser intersectorial porque la demanda del transporte especial depende de decisiones tomadas en educación, empresas, turismo, cultura, finanzas y gestión del riesgo. Educación debe conducir el retorno presencial; Transporte debe caracterizar empresas, propietarios y parque automotor, liderar los alivios regulatorios y la reforma del tiempo de uso; Comercio, Industria y Turismo debe integrar la modalidad en la recuperación empresarial y turística; Culturas debe incorporar la movilidad en la reactivación de eventos; Hacienda y DIAN deben diseñar y cuantificar instrumentos económicos y tributarios; Trabajo debe conducir el componente laboral y la estrategia orientada a alcanzar el 100 % de formalización de conductores y auxiliares de ruta, en coordinación con Transporte, Hacienda y DNP para cuantificar la brecha, estructurar la transición y evitar que su costo incremental sea trasladado automáticamente a las empresas; y UNGRD, DNP, Bancóldex, FNG, Superintendencia Financiera y Superintendencia de Transporte deben articular gestión del riesgo, financiación y supervisión.

### **Mesa Nacional**

Solicitamos instalar una Mesa Nacional para la Estabilización y Reactivación del Transporte Especial, temporal y con secretaría técnica conjunta del Ministerio de Transporte y la UNGRD, con participación de empresas, propietarios vinculados, conductores y auxiliares de ruta.



Proponemos su instalación dentro de los cinco días hábiles siguientes a la decisión gubernamental, una línea base inicial dentro de los quince días siguientes y un primer paquete de medidas dentro de los treinta días, de modo que la instancia tenga productos y plazos verificables.

Solicitamos igualmente que el transporte especial quede incorporado de manera expresa en el Plan de Acción Específico para la Recuperación ordenado por el artículo 3 del Decreto 1171 de 2026, no únicamente como servicio de apoyo a otros sectores sino como componente de recuperación de medios de vida y de capacidad productiva. El artículo 5 del mismo decreto prevé participación de entidades privadas del Sistema Nacional de Gestión del Riesgo, y el propio régimen de recuperación incluye el restablecimiento de bienes y servicios interrumpidos y el impulso del desarrollo económico y social.

### Seguimiento y resultados

El programa debe evaluarse con indicadores simples y verificables, entre ellos la capacidad transportadora preservada, vehículos que continúan activos, empresas que permanecen operando, empleos de conductores y auxiliares conservados, porcentaje de conductores y auxiliares de ruta formalizados y cubiertos por los mecanismos de protección laboral y social aplicables, avance hacia la meta del 100 % de formalización, costo público y privado de esa transición, contratos reactivados, recuperación de ingresos y costo fiscal por unidad de capacidad preservada. Una intervención excepcional solo es defendible si puede demostrarse posteriormente que produjo un beneficio público superior a su costo.

Para las medidas tributarias se evaluarán adicionalmente la liquidez liberada, el número de empresas beneficiarias de la reducción temporal de autorretención, el valor agregado de autorretención dejada temporalmente en caja y la evolución de los saldos a favor asociados al mecanismo, siempre mediante información agregada y respetando la reserva tributaria.

### TEMA ESTRUCTURAL · COMBUSTIBLES Y ESTABILIZACIÓN VÍA FEPC

El Ministerio de Minas y Energía deberá concurrir con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público al diseño de los mecanismos de estabilización y focalización de combustibles propuestos en esta comunicación. La Comisión de Regulación de Energía y Gas —CREG— participará dentro del ámbito de las competencias que le correspondan en la estructura y publicación de precios de referencia, y la Superintendencia de Industria y Comercio —SIC— deberá articular las actuaciones de inspección y vigilancia requeridas para verificar, cuando resulte procedente, la correcta aplicación de los instrumentos en la cadena de comercialización de combustibles. Dentro de este diseño deberá evaluarse expresamente la utilización del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC— para estructurar un mecanismo diferencial y focalizado aplicable al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, determinando el universo de beneficiarios, los componentes estabilizables, la trazabilidad del consumo, el costo fiscal y los mecanismos de seguimiento y control.



**Lo que comparten los distintos servicios de la modalidad es un mismo riesgo, y es que un choque temporal destruya patrimonio, empleo, empresas y capacidad transportadora que el país volverá a necesitar en pocos meses.**



## 8. PETICIONES CONCRETAS FORMULADAS EN EJERCICIO DEL DERECHO DE PETICIÓN

Las solicitudes que se formulan a continuación se presentan en ejercicio del derecho fundamental de petición, con fundamento en el artículo 23 de la Constitución Política, la Ley 1755 de 2015 y las disposiciones vigentes del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo. Solicitamos que cada petición sea respondida de manera individual, clara, congruente y de fondo, indicando su viabilidad jurídica, técnica y fiscal, la decisión



adoptada, la dependencia responsable y el cronograma previsto.

Las peticiones se ordenan según el instrumento jurídico requerido. Dependen de la vigencia del Estado de Emergencia las medidas que requieran modificar disposiciones de rango legal mediante decreto legislativo. Las demás pueden tramitarse mediante las competencias ordinarias de las autoridades correspondientes.

Por el carácter intersectorial de la propuesta, solicitamos a la Presidencia de la República coordinar su evaluación integral y efectuar, respecto de las materias que correspondan a otras autoridades, el traslado previsto en el artículo 21 del CPACA, remitiendo a Movemos País copia de los oficios respectivos.

## A. Medidas que dependen de la vigencia del Estado de Emergencia

### 1 Beneficio tributario transitorio para la reposición de vehículos de transporte especial afectados por el desastre

Diseñar, cuantificar y expedir un beneficio transitorio que reduzca o elimine el IVA en la adquisición de un vehículo nuevo por reposición, circunscrito a vehículos de transporte especial destruidos, afectados estructuralmente o cuya pérdida productiva esté directamente acreditada como consecuencia del sismo, con trazabilidad en RUNT, permanencia mínima en la actividad, condiciones antifraude y adaptación de requisitos cuando el vehículo haya quedado destruido o inservible por causa del evento.

#### DESTINATARIO

MinHacienda, DIAN y MinTransporte

#### INSTRUMENTO

Decreto legislativo, en lo que requiera rango legal

### 2 Tratamiento excepcional de sanciones e intereses de rango legal con nexo causal acreditado

Adoptar un régimen transitorio de reducción o exoneración de sanciones e intereses cuya creación o cuantía esté fijada en norma de rango legal, cuando el incumplimiento derive de la imposibilidad de operar o atender obligaciones durante la emergencia, con exclusión de conductas que comprometan la seguridad vial o los derechos de los usuarios y de incumplimientos anteriores no relacionados con el terremoto.

Esta petición no comprende la modificación de la tarifa de autorretención a título del impuesto sobre la renta, cuya reducción temporal se formula separadamente y puede tramitarse mediante la competencia reglamentaria ordinaria prevista en el artículo 365 del Estatuto Tributario.

#### DESTINATARIO

MinHacienda, DIAN y MinTransporte

#### INSTRUMENTO

Decreto legislativo, cuando el beneficio exija fuerza de ley

## B. Medidas que pueden adoptarse mediante competencias ordinarias

### 3 Sustitución del tiempo de uso por un régimen de aptitud técnica reforzada en el transporte especial

Modificar el artículo 2.2.1.6.2.2 del Decreto 1079 de 2015 para reemplazar el criterio cronológico de permanencia por uno de condición técnica verificada, integrando los resultados del estudio ordenado a la ANSV por el artículo 2 del Decreto 1048 de 2026 y garantizando participación técnica del sector.

#### DESTINATARIO

Presidencia y MinTransporte

#### INSTRUMENTO

Decreto reglamentario, art. 189.11 C.P.

### 4 Medida puente sobre vencimientos de tiempo de uso durante la recuperación

Modificar transitoriamente, mediante decreto, la regla vigente de tiempo de uso para permitir la



continuidad operativa de los vehículos de transporte especial afectados económicamente por la emergencia cuyo tiempo de uso venza durante la emergencia, la fase inicial de recuperación o antes de que se adopte la decisión regulatoria derivada del estudio técnico ordenado a la ANSV por el Decreto 1048 de 2026, incluyendo expresamente los vencimientos que se produzcan el 31 de diciembre de 2026. La continuidad estará condicionada a la aprobación de una evaluación técnica extraordinaria que acredite condiciones suficientes de seguridad. La inspección deberá reglamentarse por el Ministerio de Transporte, con fundamento técnico de la ANSV, y la medida cesará para cada vehículo cuando entre en vigor el régimen definitivo que corresponda.

**DESTINATARIO**

Presidencia y MinTransporte

**INSTRUMENTO**

Decreto modificatorio; resolución solo para reglamentar la inspección

**5 Aplicación sectorial y seguimiento de los alivios financieros vigentes**

Asegurar la aplicación efectiva al transporte especial de la Circular Externa 007 de 2026 y de los artículos 86, 87 y 88 de la Ley 1523 de 2012, con pronunciamiento expreso sobre crédito vehicular y leasing financiero y un mecanismo de seguimiento que permita conocer cuántos empresarios y propietarios accedieron a refinanciación y en qué condiciones.

**DESTINATARIO**

Superfinanciera, MinHacienda y UNGRD

**INSTRUMENTO**

Instrucción sectorial y programa del SNGRD

**6 Línea extraordinaria de liquidez para empresas y pequeños propietarios**

Estructurar una línea con tasa compensada, garantía reforzada, periodos de gracia y plazo compatible con la recuperación, destinada a capital de trabajo, nómina, seguridad social, mantenimiento, recuperación de vehículos y reestructuración de créditos y leasing, con criterios explícitos de beneficiario, techo, temporalidad y afectación comprobada.

La línea de financiación deberá operar de manera complementaria con los alivios tributarios y regulatorios propuestos en esta comunicación, incluida la reducción temporal de la autorretención. El diseño deberá privilegiar inicialmente los instrumentos que preserven liquidez sin aumentar el endeudamiento de empresas y propietarios afectados, utilizando el crédito para cubrir la brecha residual de financiación. El objetivo no debe ser sustituir ingresos perdidos mediante nueva deuda, sino estabilizar el flujo de caja a través de una combinación eficiente de alivios, garantías y financiación.

**DESTINATARIO**

MinHacienda, MinCIT, Bancóldex y FNG

**INSTRUMENTO**

Actos administrativos y reglamento operativo

**7 Reducción temporal de la tarifa de autorretención para empresas de transporte especial afectadas**

Modificar temporalmente el artículo 1.2.6.8 del Decreto 1625 de 2016, en lo correspondiente al código CIU 4921 —Transporte de pasajeros—, para establecer nuevamente una tarifa de autorretención a título del impuesto sobre la renta del 1,10 % para las empresas del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial cuya afectación económica derivada del terremoto se encuentre debidamente acreditada en el Registro Sectorial de Afectación propuesto. La medida deberá ser temporal, focalizada, verificable y objeto de seguimiento fiscal durante el periodo de estabilización y recuperación. No modificará la tarifa del impuesto sobre la renta, sino únicamente su porcentaje de recaudo anticipado, con el propósito de preservar capital de trabajo y evitar que la autorretención profundice la restricción de liquidez generada por la emergencia.

**DESTINATARIO**

Presidencia de la República y Ministerio de Hacienda y Crédito Público, con participación técnica de la DIAN

**INSTRUMENTO**

Decreto reglamentario modificatorio del artículo 1.2.6.8 del Decreto 1625 de 2016, en desarrollo del artículo 365 del Estatuto Tributario



8

### Registro Sectorial de Afectación del Transporte Especial

Crear un registro coordinado por el Ministerio de Transporte, interoperable con el RUD cuando exista condición de damnificado y con el RUNT y los sistemas sectoriales, con dos canales de acreditación, el de daño material y el de afectación económica. Debe incluir reglas de tratamiento de datos, corrección y reclamación.

Para el componente escolar, el registro deberá permitir identificar adicionalmente a empresas y vehículos pertenecientes a otras modalidades que, de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 2.2.1.6.10.1.1 del Decreto 1079 de 2015, modificado por el Decreto 1048 de 2026, se encuentren prestando o hayan sido convocados legalmente a prestar el servicio de transporte escolar ante ausencia de oferta de empresas de transporte especial. La caracterización deberá distinguir expresamente la modalidad jurídica del prestador y evitar la mezcla de universos regulatorios.

Para efectos de los instrumentos tributarios, el Registro Sectorial deberá permitir verificar la actividad económica principal y el código CIU registrado, así como incorporar variables que permitan estimar la afectación de liquidez: facturación o ingresos del periodo de referencia, valor de autorretenciones practicadas y, cuando exista información disponible, saldos a favor asociados al impuesto sobre la renta. La interoperabilidad con información tributaria deberá respetar integralmente la reserva tributaria, las competencias de la DIAN y las normas de protección de datos personales; no se propone que información sometida a reserva sea publicada ni administrada por terceros no autorizados.

#### DESTINATARIO

MinTransporte, con UNGRD y autoridades territoriales

#### INSTRUMENTO

Acto administrativo de MinTransporte

9

### Capítulo de transporte especial en el Plan de Acción Específico para la Recuperación

Incorporar expresamente la modalidad especial al Plan de Acción Específico para la Recuperación como componente de recuperación de medios de vida y de capacidad productiva, con participación del sector privado conforme al Decreto 1171 de 2026.

En el componente de transporte escolar, la caracterización deberá identificar tanto la capacidad ofrecida por empresas de transporte especial como aquella legalmente prestada por empresas de transporte mixto, colectivo municipal o de pasajeros por carretera cuando se haya acudido al procedimiento previsto por el Decreto 1048 de 2026 ante inexistencia de oferta de la modalidad especial. Esta información deberá presentarse diferenciada por modalidad, territorio, vehículos, rutas y estudiantes atendidos.

#### DESTINATARIO

UNGRD y MinTransporte

#### INSTRUMENTO

Plan de Acción Específico, Ley 1523 de 2012

10

### Restablecimiento y ampliación de las medidas de suspensión de términos sectoriales

Expedir una nueva decisión administrativa que mantenga o restablezca, mientras subsistan condiciones materiales que lo justifiquen, las medidas de protección procedimental adoptadas mediante la Resolución 20263040033255 del 21 de agosto de 2026. Dado que la vigencia inicialmente prevista concluyó el 31 de agosto de 2026, solicitamos evaluar jurídicamente el tratamiento aplicable a las actuaciones cuyo trámite haya continuado materialmente afectado desde el 1 de septiembre por circunstancias directamente asociadas al terremoto, evitando que la terminación formal de la suspensión produzca consecuencias desproporcionadas para administrados que continúan imposibilitados para cumplir oportunamente.

**DESTINATARIO**

MinTransporte y Supertransporte

**INSTRUMENTO**

Resoluciones dentro de la competencia de cada entidad

**11 Lineamientos para la gestión contractual de la excepcionalidad en transporte especial**

Expedir lineamientos sobre suspensión, modificación, reinicio, disponibilidad, cambios de recorridos, mayores distancias, actualización de documentos operativos y obligaciones ya causadas en contratos de transporte especial. En contratos estatales de transporte escolar, Colombia Compra Eficiente deberá concurrir. Los lineamientos serán orientadores y no podrán alterar por circular la distribución contractual de riesgos ni la ecuación económica.

**DESTINATARIO**

MinTransporte y Colombia Compra Eficiente, con Educación, MinCIT y Culturas

**INSTRUMENTO**

Lineamiento o circular conjunta

**12 Tratamiento de mayores recorridos, peajes y costos extraordinarios derivados de la emergencia**

Establecer criterios para documentar y reconocer, cuando corresponda, kilometraje adicional, mayor tiempo de operación y peajes extraordinarios causados por desvíos obligados. Evaluar un esquema temporal y focalizado de tarifa diferencial, compensación o alivio de peaje para vehículos de transporte especial directamente afectados, con cuantificación del recaudo y fuente de compensación expresa.

**DESTINATARIO**

Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Agencia Nacional de Infraestructura —ANI—, Instituto Nacional de Vías —INVÍAS— y autoridades contratantes o administradoras de infraestructura, según el corredor

**INSTRUMENTO**

Lineamientos contractuales y actos de ANI, INVÍAS o de la autoridad competente, según la infraestructura y el corredor involucrados

**13 Inclusión del transporte especial en la recuperación empresarial, turística y cultural**

Incorporar expresamente a las empresas y propietarios de transporte especial afectados en programas de recuperación empresarial y turística y en la evaluación de la cadena económica afectada por cancelación o reducción de actividades culturales, ferias, festivales, conciertos y eventos.

**DESTINATARIO**

MinCIT, Viceministerio de Turismo y MinCulturas

**INSTRUMENTO**

Programas de reactivación y actos sectoriales

**14 Formalización, protección y permanencia de conductores y auxiliares de ruta**

Desarrollar una guía sectorial dirigida a empresas, conductores y auxiliares de ruta sobre las herramientas previstas en la Circular 0096 de 2026, distinguiendo obligaciones exigibles de alternativas voluntarias y, adicionalmente, establecer con participación del sector una estrategia nacional orientada a alcanzar progresivamente el 100 % de formalización laboral y de protección social de los conductores y auxiliares de ruta vinculados a la prestación del servicio.

La estrategia deberá partir de una caracterización real de las actuales condiciones de vinculación, establecer una línea base, metas verificables, cronograma, mecanismos de seguimiento y una estimación del costo requerido para cerrar las brechas de formalización. Su implementación no deberá trasladar automáticamente el costo incremental a las empresas de transporte ni comprometer su sostenibilidad económica, por lo que deberán evaluarse mecanismos transitorios de cofinanciación, incentivos, apoyos o compensaciones dentro de las competencias y disponibilidades fiscales correspondientes, con especial consideración de las pequeñas empresas.



Para el componente escolar, la caracterización deberá incorporar igualmente a los conductores y auxiliares de ruta vinculados a servicios prestados legalmente por empresas de transporte mixto, colectivo municipal o de pasajeros por carretera cuando corresponda, diferenciando cada modalidad y preservando su respectivo régimen jurídico.

**DESTINATARIO**

Ministerio del Trabajo, con participación del Ministerio de Transporte, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Departamento Nacional de Planeación y demás entidades competentes en financiación y protección social

**INSTRUMENTO**

Guía sectorial y estrategia intersectorial de formalización; actos administrativos y, cuando resulte necesario establecer incentivos o mecanismos de financiación que requieran otra jerarquía normativa, el instrumento jurídico correspondiente

**15 Revisión de comparendos con causa directa en la emergencia para conductores del transporte especial**

Las autoridades competentes deberán valorar de manera expresa, individualizada y prioritaria la eventual existencia de fuerza mayor, estado de necesidad, cierres o afectaciones de infraestructura, desvíos obligatorios, fallas o ausencia temporal de señalización y órdenes impartidas por las autoridades durante la emergencia. Cuando concurren los presupuestos jurídicos correspondientes, deberá evaluarse la procedencia de resolver favorablemente las impugnaciones o acudir a los mecanismos de revocatoria directa previstos en el CPACA, respetando la presunción de inocencia, el principio de culpabilidad, el derecho de defensa y las reglas probatorias propias del procedimiento sancionatorio.

**DESTINATARIO**

MinTransporte, gobernadores, alcaldes y organismos de tránsito

**INSTRUMENTO**

Orientación nacional y decisiones territoriales conforme al CPACA y al CNT

**16 Mesa Nacional temporal y línea base del transporte especial**

Instalar dentro de los cinco días hábiles siguientes una mesa técnica temporal con secretaría técnica conjunta MinTransporte–UNGRD y participación de empresas, propietarios, conductores y auxiliares de ruta; entregar una línea base inicial dentro de quince días y un primer paquete de medidas dentro de treinta días, con indicadores de capacidad preservada, empresas activas, empleo, contratos reactivados e ingresos.

Podrá invitarse a la Defensoría del Pueblo como observador institucional y órgano de acompañamiento en los asuntos relacionados con derechos de los usuarios, estudiantes, trabajadores, población afectada y garantías de debido proceso, sin perjuicio de las competencias decisorias de las entidades responsables de cada instrumento.

**DESTINATARIO**

Presidencia, MinTransporte y UNGRD

**INSTRUMENTO**

Acto de convocatoria

**C. Reforma estructural por vía legislativa ordinaria**

**17 Incentivo permanente a la reposición y modernización del transporte especial**

Presentar o acompañar una iniciativa legislativa que establezca, con vocación de permanencia y aval fiscal, un incentivo tributario a la reposición voluntaria y modernización del parque automotor del transporte especial, con focalización en pequeños propietarios y articulación con tecnologías de mejores estándares de seguridad, eficiencia energética y emisiones.

**DESTINATARIO**

MinHacienda, DIAN y MinTransporte

**INSTRUMENTO**

Proyecto de ley

**D. Petición transversal sobre la canasta de costos**



## 18 Reducción de la canasta de costos del transporte especial durante la recuperación

Adoptar un conjunto articulado de medidas que impidan que, durante la recuperación, el costo de operar aumente por decisiones del propio Estado. De poco sirve aliviar la cartera y facilitar la liquidez si simultáneamente se encarece el combustible o entran en vigor obligaciones que exigen inversión. La petición comprende tres componentes, cada uno con su propio instrumento.

Por su naturaleza y por tratarse de un insumo transversal de la actividad transportadora, la medida prevista en el literal b) siguiente se propone con alcance nacional para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, sin modificar el alcance específico de las demás medidas de esta propuesta asociadas a la emergencia.

**a** Alivio de la cartera por multas de tránsito y sanciones administrativas de transporte anteriores al sismo, para sujetos acreditados en el registro sectorial, con condonación de intereses de mora, descuento del capital mediante pago o acuerdo dentro de plazo perentorio, levantamiento del reporte que impide obtener el paz y salvo y suspensión del cobro coactivo. Una parte de esa cartera puede encontrarse prescrita o presentar una baja expectativa material de recaudo; su magnitud deberá determinarse mediante información oficial antes de cuantificar el instrumento, de modo que el Estado puede convertir un activo nominal de baja expectativa de recuperación en recaudo efectivo, al tiempo que facilita la reincorporación del obligado a la formalidad. Quedan excluidas de manera absoluta la conducción bajo efectos de alcohol o sustancias psicoactivas, la fuga del lugar del accidente, las infracciones por exceso de velocidad que, con fundamento técnico y mediante criterios objetivos definidos en el instrumento, sean calificadas como conductas de alto riesgo, la prestación ilegal del servicio, la reincidencia y toda conducta que haya causado lesiones o muerte. Instrumento, decreto legislativo en lo que exija rango legal y actos concertados con las autoridades territoriales de tránsito, a las que corresponde la imposición y el recaudo.

**b** **Tarifa diferencial y mecanismo de estabilización del precio del combustible para el Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor.** El Gobierno Nacional dispuso, mediante decisión conjunta del Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Minas y Energía anunciada el 29 de agosto de 2026, mantener sin incrementos durante septiembre los precios de referencia de la gasolina corriente y del ACPM en todo el territorio nacional. Aunque esta decisión tuvo entre sus fundamentos inmediatos la atención de los efectos económicos del terremoto, constituye también un precedente relevante sobre la utilización de la estabilización del precio de los combustibles como instrumento de política económica para contener los costos del transporte.

Solicitamos al Gobierno Nacional estructurar un mecanismo diferencial de estabilización del precio de la gasolina corriente y del ACPM para las empresas, propietarios y vehículos vinculados formalmente al Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor, de manera que los incrementos generales en los precios de los combustibles no se trasladen automáticamente y en la misma proporción a una actividad que presta un servicio público esencial, presenta una exposición intensiva al consumo de combustible y tiene incidencia directa sobre los costos de movilidad de pasajeros, trabajadores, estudiantes, turistas, mercancías y demás usuarios del sistema de transporte.

La propuesta encuentra fundamento en el artículo 35 de la Ley 1955 de 2019, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023, que autoriza al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Minas y Energía a establecer mecanismos diferenciales de estabilización de los componentes de la estructura de los precios de referencia de venta al público, su focalización y los subsidios correspondientes a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC—. La misma disposición permite que estos mecanismos sean reconocidos de manera general, focalizada o directamente al consumidor final y encarga al Gobierno Nacional la definición de los criterios de focalización.



El terremoto y la estabilización adoptada durante septiembre deben entenderse como el antecedente inmediato que evidencia la pertinencia del instrumento, pero no como el único supuesto que justifica su aplicación. La necesidad de un tratamiento diferencial para el transporte público tiene además una naturaleza estructural: el combustible constituye uno de sus principales insumos operativos, su consumo es intensivo y recurrente y los incrementos de precio impactan directamente la sostenibilidad empresarial, el ingreso de los propietarios y conductores y, finalmente, el costo del servicio para los usuarios.

El mecanismo deberá diseñarse con criterios de focalización, trazabilidad, control y sostenibilidad fiscal. Podrá considerar, entre otras variables, la habilitación vigente de la empresa, la vinculación efectiva del vehículo al servicio público, la clase y modalidad de transporte, el consumo asociado a la operación, la condición de pequeño propietario, la intensidad de utilización del vehículo y la función económica o social del servicio prestado. Su reconocimiento deberá asociarse al vehículo y a la operación formal, evitando la comercialización, cesión o utilización del beneficio para consumos ajenos a la actividad transportadora.

El propósito no es establecer un subsidio indiscriminado ni desligar permanentemente el precio del combustible de las condiciones fiscales y de mercado, sino crear un mecanismo diferencial de estabilización que reduzca la volatilidad y evite que los ajustes generales recaigan de manera automática sobre quienes utilizan el combustible como insumo indispensable para prestar un servicio público regulado.

**ENTIDADES COMPETENTES**

Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Minas y Energía, con participación del Ministerio de Transporte para definir y validar el universo de beneficiarios; Comisión de Regulación de Energía y Gas —CREG—, dentro de sus competencias; Superintendencia de Industria y Comercio —SIC— para las actuaciones de inspección y vigilancia que correspondan; y demás autoridades competentes en materia tecnológica y de control

**INSTRUMENTO**

Mecanismo diferencial de estabilización de precios de gasolina corriente y ACPM mediante el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC— y los actos administrativos necesarios para su diseño, focalización, operación, reconocimiento, seguimiento y control

**c**

Moratoria de nuevas cargas de costo regulatorio, consistente en aplazar la entrada en vigor de obligaciones que exijan inversión o infraestructura hoy indisponible en los territorios afectados, previo inventario artículo por artículo que identifique el instrumento que creó cada obligación, utilizando ese mismo instrumento o uno de rango superior. Se excluye de manera expresa todo lo relativo a seguridad operacional y a control de alcohol y sustancias psicoactivas, que no puede suspenderse en ninguna circunstancia. Instrumento, decreto o resolución según el rango de cada obligación.

**DESTINATARIO**

Presidencia de la República, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía, Ministerio de Transporte, DIAN, CREG, SIC, Congreso de la República, gobernadores, alcaldes y organismos de tránsito, según el componente y la competencia aplicable

**INSTRUMENTO**

Mixto — (a) decreto legislativo, en aquello que requiera fuerza de ley, y actos territoriales dentro de las respectivas competencias; (b) mecanismo diferencial de estabilización de precios mediante el Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC— y los actos administrativos requeridos para su diseño, focalización, operación, reconocimiento, seguimiento y control; (c) decreto, resolución o acto administrativo según el rango de la obligación cuya entrada en vigor se pretenda diferir

Movemos País ofrece aportar, en el término que la administración señale, la información sectorial disponible para la construcción de la línea base y para la cuantificación de los instrumentos económicos y tributarios propuestos.

Nuestra propuesta busca evitar que una perturbación extraordinaria y transitoria destruya empresas, empleo, patrimonio y capacidad transportadora cuya reconstrucción posterior resultaría más costosa para el país. La recuperación será incompleta si recuperamos colegios sin rutas escolares, empresas sin movilidad para sus trabajadores, destinos sin transporte turístico o escenarios culturales sin la cadena logística que permite que funcionen.

 **La prioridad debe ser preservar y fortalecer hoy la capacidad del transporte especial que mañana necesitarán los estudiantes, las empresas, el turismo, la cultura y los territorios para volver a moverse.**

**Canal para notificaciones** — [administracion@movemospais.com](mailto:administracion@movemospais.com) · Contacto: [305 480 9791](tel:3054809791)  
Para todos los efectos legales autorizamos expresamente que las comunicaciones y notificaciones derivadas de esta petición se surtan por medio electrónico, en la dirección de correo señalada, de conformidad con el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo.

Atentamente,



**JOHN JAIRÓ CORREA RODRÍGUEZ**  
Movemos País  
Centro de Pensamiento del Transporte de Colombia  
Correo para notificaciones: [administracion@movemospais.com](mailto:administracion@movemospais.com)  
Contacto: [305 480 9791](tel:3054809791)  
*Por los que mueven el país*



[www.movemospais.com](http://www.movemospais.com)

 **ANEXO I. AFECTACIÓN OFICIAL CONSOLIDADA RELEVANTE PARA EL TRANSPORTE ESPECIAL**

Fuente principal — Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres, Sala de Crisis Nacional, Reporte Situacional No. 060, sismo de 7,4 Mw de San José del Palmar, corte 31 de agosto de 2026, 06:30. Los datos son preliminares y se reproducen como línea de contexto; no se mezclan con universos sectoriales distintos.

| VARIABLE                             | CIFRA   | VARIABLE                      | CIFRA   |
|--------------------------------------|---------|-------------------------------|---------|
| Departamentos afectados              | 16      | Municipios                    | 497     |
| Personas afectadas                   | 449.442 | Familias afectadas            | 225.024 |
| Viviendas destruidas                 | 37.255  | Viviendas averiadas           | 198.720 |
| Centros educativos afectados (UNGRD) | 4.268   | Centros de salud afectados    | 406     |
| Vías afectadas                       | 462     | Puentes vehiculares afectados | 91      |
| Aeropuertos afectados                | 5       | Puentes peatonales afectados  | 13      |

Lectura sectorial. Las 462 vías y 91 puentes vehiculares afectados alteran los recorridos y costos bajo los cuales se contrataron servicios escolares, empresariales y turísticos. Las 37.255 viviendas destruidas y 198.720 averiadas ayudan a explicar la reducción de capacidad de pago de hogares que financian transporte escolar. Y la afectación educativa confirma que la recuperación del servicio escolar seguirá siendo gradual y territorialmente heterogénea.

El Ministerio de Educación reportó, con corte al 25 de agosto, 387 municipios, 1.462 instituciones educativas y 3.872 sedes afectadas, con 988.180 matrículas involucradas, de las



cuales 2.493 sedes —64,3 %— corresponden a zonas rurales. Este universo no es equivalente al consolidado de “centros educativos” de la UNGRD y, por ello, las cifras no deben sumarse.

## 9. FUENTES NORMATIVAS, OFICIALES Y DOCUMENTALES DE SOPORTE

- Ley 1955 de 2019, artículo 35, modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023 — mecanismos diferenciales de estabilización de los precios de referencia de venta al público, focalización y subsidios a través del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles —FEPC—.
- Decreto 763 de 2024 — antecedente reglamentario de aplicación de un mecanismo diferencial de estabilización de precios de gasolina corriente y ACPM para grandes consumidores y consumidores finales con consumo promedio anual superior a 20.000 galones mes, con fundamento en el artículo 35 de la Ley 1955 de 2019 modificado por el artículo 244 de la Ley 2294 de 2023.
- Ley 105 de 1993 y Ley 336 de 1996 — principios, intervención estatal, especial protección, habilitación, organización y prestación del servicio público de transporte.
- Decreto 1625 de 2016, artículo 1.2.6.8, y Estatuto Tributario, artículo 365 — régimen reglamentario y habilitación jurídica de la autorretención a título de renta.
- Decreto 1000 del 4 de agosto de 2026 — sustitución del Título 8 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en desarrollo del artículo 176 de la Ley 2294 de 2023, y régimen vigente de las Zonas Diferenciales de Transporte al que remite el procedimiento aplicable cuando no resulte posible garantizar la prestación mediante la oferta ordinaria disponible.
- Constitución Política, artículos 189 numeral 11 y 215 — potestad reglamentaria ordinaria y régimen constitucional del Estado de Emergencia, respectivamente.
- Ministerio de Minas y Energía, comunicado del 29 de agosto de 2026 — decisión conjunta con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público de mantener sin incrementos durante septiembre los precios de referencia de la gasolina corriente y del ACPM.
- Decreto 572 del 28 de mayo de 2025, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, especialmente artículo 8 — sustitución del artículo 1.2.6.8 del Decreto 1625 de 2016 y fijación de la tarifa de autorretención del 3,50 % para el código CIU 4921 —Transporte de pasajeros—.
- Consejo de Estado, decisión del 3 de junio de 2026 — revocatoria de la suspensión provisional del Decreto 572 de 2025 que había afectado las disposiciones sobre tarifas de retención y autorretención en la fuente; antecedente relevante para determinar la situación jurídica vigente del régimen cuya revisión temporal se solicita.
- Decreto 261 de 2023, Ministerio de Hacienda y Crédito Público — antecedente normativo con la tarifa anterior de autorretención del 1,10 % para el código CIU 4921, que soporta la comparación 1,10 % → 3,50 %.
- Decreto 1171 del 11 de agosto de 2026, Presidencia de la República — situación de desastre nacional; Plan de Acción Específico para la Recuperación; Registro Único de Damnificados; participación privada; Subcuenta SISMO 2026; referencias a los artículos 86, 87 y 88 de la Ley 1523 de 2012.
- Decreto 1261 del 19 de agosto de 2026, Presidencia de la República — Estado de Emergencia Económica, Social y Ecológica por treinta días calendario.
- UNGRD, Sala de Crisis Nacional — Reporte Situacional No. 060, corte 31 de agosto de 2026, 06:30.
- Superintendencia Financiera de Colombia, Circular Externa 007 del 26 de agosto de 2026 — programas de refinanciación y alivios para afectados.
- Corte Constitucional, Sentencia C-793 de 2014 — alcance de los artículos 86 y 88 de la Ley 1523 de 2012.
- DIAN, Resolución 012017 del 13 de agosto de 2026 y comunicados posteriores — suspensión de términos y flexibilización automática de validaciones.
- Ministerio del Trabajo, Circular 0096 del 13 de agosto de 2026 — orientaciones laborales, de protección social y seguridad y salud en el trabajo.
- Decreto 1079 de 2015, artículo 2.2.1.6.2.2, modificado por el artículo 1 del Decreto 478 de 2021 y adicionado por el Decreto 1048 de 2026 — régimen vigente de tiempo de uso de los vehículos del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Especial, reglas aplicables al servicio escolar, ampliación excepcional de cuatro años para las cohortes definidas en el Decreto 478 y mandato técnico de revisión introducido en 2026.



- Decreto 348 de 2015 y Decreto 431 de 2017 — antecedentes regulatorios del régimen de transporte especial y de la evolución del tiempo de uso y del servicio escolar.
- Decreto 1048 de 2026, artículos 26 y 29 — sustitución del régimen de prestación del transporte escolar ante inexistencia de oferta, eliminación de la diferenciación por umbral poblacional de 30.000 habitantes, procedimiento previo de verificación de oferta de empresas de transporte especial, convocatoria subsidiaria a empresas de transporte mixto, colectivo municipal y pasajeros por carretera, y eventual utilización de Zonas Diferenciales de Transporte.
- Decreto 1079 de 2015, artículos 2.2.1.5.3, 2.2.1.5.4 y 2.2.1.5.5.2 — régimen del Servicio Público de Transporte Terrestre Automotor Mixto y definición de buses escalera o chivas, camionetas doble cabina y camperos como equipos de la modalidad.
- Constitución Política, artículo 23; Ley 1755 de 2015; Ley 1437 de 2011 — derecho fundamental de petición, respuesta de fondo y traslado por competencia.
- CREG, Circular 339 de 2026 — estructura y publicación de precios de referencia vigente desde el 29 de agosto de 2026.
- Ministerio de Educación Nacional — balance de regreso a clases en territorios afectados, 25 de agosto de 2026; y alivios ICETEX para beneficiarios afectados.
- Ministerio de Comercio, Industria y Turismo — estrategia de recuperación empresarial en territorios afectados.
- Agencia Nacional de Infraestructura, comunicado del 14 de agosto de 2026 — paso sin cobro de peaje para maquinaria amarilla y vehículos con ayuda humanitaria en corredores concesionados.
- Avianca, comunicado del 13 de agosto de 2026 — medidas de protección y flexibilización para pasajeros afectados.
- LATAM Airlines Colombia, comunicado del 13 de agosto de 2026 — flexibilidades para pasajeros afectados y vuelos adicionales.
- Ley 1523 de 2012, artículos 86, 87 y 88 y Capítulo VII; Ley 1437 de 2011, CPACA, artículo 21 sobre traslado por falta de competencia y artículos 93 y siguientes sobre revocatoria directa de los actos administrativos; Ley 769 de 2002, en lo aplicable a comparendos y actuaciones de tránsito; y Código Civil, artículo 64, sobre fuerza mayor o caso fortuito.
- Ministerio de Transporte, Resolución 20263040033255 del 21 de agosto de 2026 — suspensión de términos y de atención presencial en las direcciones territoriales de Valle del Cauca, Quindío, Caldas, Risaralda y Tolima, del 10 al 31 de agosto de 2026, con reconocimiento expreso del sismo como circunstancia de fuerza mayor en los términos del artículo 64 del Código Civil.
- Ministerio de Transporte, Concepto Radicado 20254070681191 del 30 de mayo de 2025 — régimen del artículo 2.2.1.3.5.1 del Decreto 1079 de 2015 y distinción del nivel de lujo del servicio público de transporte individual en vehículos taxi.
- Corte Constitucional, Sentencia C-038 de 2020 — exigencia de individualización del conductor infractor en las detecciones por medios electrónicos.

#### COPIA A — MINISTERIOS Y ENTIDADES

Ministerio de Transporte; Ministerio de Hacienda y Crédito Público; Ministerio de Minas y Energía; Ministerio de Educación Nacional; Ministerio de Comercio, Industria y Turismo; Viceministerio de Turismo; Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes; Ministerio del Trabajo; Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales —DIAN—; Unidad Nacional para la Gestión del Riesgo de Desastres —UNGRD—; Superintendencia Financiera de Colombia; Superintendencia de Transporte; Superintendencia de Industria y Comercio —SIC—; Bancóldex; Fondo Nacional de Garantías —FNG—; Agencia Nacional de Infraestructura —ANI—; Instituto Nacional de Vías —INVÍAS—; Agencia Nacional de Seguridad Vial —ANSV—; Agencia Nacional de Contratación Pública —Colombia Compra Eficiente—; Departamento Nacional de Planeación —DNP—; Comisión de Regulación de Energía y Gas —CREG—; Defensoría del Pueblo.

#### COPIA A — GOBERNACIONES



- Gobernación del Valle del Cauca
- Gobernación de Risaralda
- Gobernación del Quindío
- Gobernación de Caldas
- Gobernación del Chocó
- Gobernación del Cauca
- Gobernación del Tolima

COPIA A — ALCALDÍAS CAPITALES

- Alcaldía de Santiago de Cali
- Alcaldía de Pereira
- Alcaldía de Armenia
- Alcaldía de Manizales
- Alcaldía de Quibdó
- Alcaldía de Popayán
- Alcaldía de Ibagué

Se solicita a las gobernaciones destinatarias circular la presente propuesta a los municipios afectados de su jurisdicción y articular con ellos la identificación de las afectaciones sobre empresas, propietarios, conductores, auxiliares de ruta y demás actores del transporte especial.

