

6. Ocupaciones u oficios cuyo desempeño requiera de fundamentación, comprensión, desarrollo y gestión de procesos, procedimientos o tareas complejas para su realización con idoneidad, calidad, seguridad y competitividad;
7. Ocupaciones u oficios que correspondan a la estructura de la empresa, para las cuales exista oferta educativa de formación y/o capacitación directa o relacionada, ofrecida por entidades de capacitación superior, formal y no formal y cuyos programas permitan cualificar o calificar el talento humano requerido para su desempeño.

Artículo 2.2.6.3.3.52. *Empresas donde se labora menos de la jornada máxima legal.* Para determinar la cuota de aprendices en empresas en las que sus trabajadores tengan una jornada ordinaria de trabajo menor a la máxima legal vigente, se deberán sumar las horas laboradas por los trabajadores con dicha jornada y dividir las por el número de horas correspondientes a la jornada máxima legal diaria vigente. El resultado de dicha operación corresponderá al número de trabajadores sobre el cual se determinará la cuota mínima de aprendices.

Artículo 2.2.6.3.3.53. *Apoyo de sostenimiento para determinados aprendices.* El Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) otorgará apoyo de sostenimiento a sus aprendices pertenecientes a los estratos 1 y 2, durante las fases lectiva y práctica, siempre y cuando no hayan suscrito contrato de aprendizaje y formulen su plan de negocios, el cual debe ser coherente con su programa de estudios.

Artículo 2.2.6.3.3.54. *Seguros.* Los aprendices del Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) que sean beneficiarios del apoyo de sostenimiento previsto en el artículo 41 de la Ley 789 de 2002, deberán estar amparados mediante un seguro con cobertura nacional, durante las fases lectiva y/o productiva del programa de formación, de acuerdo con el calendario académico de la entidad, que incluya:

1. Muerte accidental incluyendo homicidio.
2. Incapacidad total y permanente.
3. Beneficios por desmembración.
4. Gastos médicos, quirúrgicos, hospitalarios y de atención ambulatoria por cualquier causa accidental, incluyendo medicamentos, asistencia farmacéutica, material de osteosíntesis, prótesis, órtesis y demás elementos necesarios para la fisioterapia y rehabilitación integral del paciente.
5. Gastos de traslado.
6. Gastos funerarios.

El monto del seguro al igual que su distribución, serán definidos por el Ministerio del Trabajo.

Parágrafo. Las actividades de prevención y promoción se efectuarán conforme a la normatividad establecida por el Servicio Nacional de Aprendizaje (Sena) en el área de salud para el bienestar de los aprendices.

SECCIÓN 4 DISPOSICIONES FINALES

Artículo 2.2.6.3.4.1. *Elementos de seguridad y vestuario para prácticas de laboratorio.* Las instituciones educativas deberán brindar los elementos de seguridad y vestuario para que los estudiantes realicen sus prácticas de laboratorio. Estos elementos tienen como finalidad brindar protección a los estudiantes, contra los riesgos en la fuente, en el medio y en la persona.

Los elementos de protección personal y vestuario que se suministren a los alumnos deben cumplir con los requisitos exigidos en la normatividad vigente, tales como:

1. Ofrecer adecuada protección contra el riesgo particular para el cual fue diseñado.
2. Ser adecuadamente confortable cuando lo usa el trabajador.
3. Adaptarse cómodamente sin interferir en los movimientos naturales del usuario.
4. Ofrecer garantía de durabilidad.
5. Poderse desinfectar y limpiar fácilmente.

Parágrafo 1°. Los elementos de seguridad industrial y vestuario se determinarán de acuerdo con el programa de formación que el alumno o alumna esté cursando, los cuales se encuentran definidos en la estructura de cualificación y/o la norma de competencia laboral y especificados en la planeación metodológica del módulo de formación, en el diseño curricular de los programas o en las listas que para el efecto adopte la institución educativa. La cantidad y el período de entrega se determinarán con base en la duración del programa de formación.

Artículo 2°. *Vigencia.* El presente decreto rige a partir de su publicación y subroga el Capítulo 3 del Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1072 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Administrativo del Trabajo.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 5 de marzo de 2026.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Ministro del Trabajo,

Antonio Eresmid Sanguino Páez.

MINISTERIO DE COMERCIO INDUSTRIA Y TURISMO

DECRETOS

DECRETO NÚMERO 0216 DE 2026

(marzo 5)

por el cual se modifica parcialmente el Decreto número 2147 de 2016, en lo relacionado con la reglamentación de las condiciones y requisitos para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias y se dictan otras disposiciones.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial las que le confieren los numerales 11 y 25 del artículo 189 de la Constitución Política, el artículo 4° de la Ley 1004 de 2005, y la Ley 1609 de 2013;

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° de la Ley 1004 de 2005 establece que, las zonas francas tienen como finalidad:

- “(…) 1. Ser instrumento para la creación de empleo y para la captación de nuevas inversiones de capital.
2. Ser un polo de desarrollo que promueva la competitividad en las regiones donde se establezca.
 3. Desarrollar procesos industriales altamente productivos y competitivos, bajo los conceptos de seguridad, transparencia, tecnología, producción limpia, y buenas prácticas empresariales.
 4. Promover la generación de economías de escala.
 5. Simplificar los procedimientos del comercio de bienes y servicios, para facilitar su venta.”

Que, las zonas francas se han consolidado como una herramienta de atracción de inversión, tanto nacional como extranjera, por lo que se constituyen como un instrumento para fomentar el desarrollo de importantes proyectos de infraestructura que contribuyan a la reactivación ferroviaria definitiva en el país.

Que el numeral 1 del artículo 4° de la Ley 1004 de 2005 dispone que al Gobierno nacional le corresponde determinar lo relativo a la autorización y funcionamiento de las zonas francas permanentes o transitorias, por lo que la citada ley faculta al Gobierno nacional para emitir normas con arreglo a los criterios y parámetros allí previstos, y en este caso se requiere reglamentar las condiciones y requisitos para declaratoria de existencia de zonas francas relacionadas con el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias.

Que el numeral 11 del artículo 2 del Decreto número 210 de 2003 modificado por el artículo 1° del Decreto número 1289 de 2015 establece que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo formulará políticas relacionadas con la existencia y funcionamiento de las zonas francas, y velará por la adecuada aplicación de las normas que regulan esta materia.

Que mediante los Decretos números 2147 de 2016, 659 de 2018, 1054 de 2019 y 278 de 2021 el Gobierno nacional modificó el régimen de zonas francas y dictó otras disposiciones, normatividad que con la expedición de la presente reglamentación será adicionada.

Que el artículo 19 del Decreto número 2147 de 2016 dispone que el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo declarará la existencia de zonas francas mediante acto administrativo, previa aprobación del Plan Maestro de Desarrollo General de Zona Franca, concepto favorable de viabilidad de la Comisión Intersectorial de Zonas Francas y verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos en dicho decreto y en las demás normas vigentes sobre la materia.

Asimismo, el parágrafo del mismo artículo establece que, tratándose de proyectos de alto impacto económico y social para el país, dicho Ministerio, previa verificación de los requisitos establecidos en los artículos 26 y 31 a 39 del Decreto número 2147 de 2016, según sea el caso, podrá declarar la existencia de zonas francas permanentes especiales, siempre y cuando la Comisión Intersectorial de Zonas Francas haya emitido concepto favorable sobre su viabilidad y aprobado el Plan Maestro de Desarrollo General de Zona Franca.

Que el artículo 21 del Decreto número 2147 de 2016 modificado por el artículo 7° del Decreto número 278 de 2021 permite que bajo el régimen de zonas francas se puedan adelantar actividades en el marco de contratos estatales de concesión para el desarrollo de infraestructuras relacionadas con aeropuertos y ferrocarriles, de acuerdo con las siguientes condiciones que se presentan en su tenor literal:

“Artículo 21. Restricciones para la declaratoria de existencia de zonas francas. No podrá declararse la existencia de zonas francas ni calificarse a usuarios para: (…)

2. La prestación de servicios financieros, las actividades en el marco de contratos estatales de concesión, salvo que se trate del desarrollo de infraestructuras relacionadas con puertos, aeropuertos y ferrocarriles; los servicios públicos domiciliarios, con

excepción de la generación de energía o de nuevas empresas prestadoras del servicio de telefonía pública de larga distancia internacional.”

Que el parágrafo 4° del artículo 31 del Decreto número 2147 de 2016 modificado por el artículo 17 del Decreto número 278 de 2021, dispone que los requisitos y condiciones para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales relacionadas con el desarrollo de infraestructuras en aeropuertos y ferrocarriles serán reglamentadas por el Gobierno nacional.

Que el documento CONPES 3982 de 2020 Política Nacional Logística definió como objetivo específico número 1 el de “(...) Promover la intermodalidad a través del desarrollo de modos de transporte competitivos y de conexiones eficientes de intercambio modal con el fin de reducir costos logísticos de transporte nacional.”

Que el Plan Maestro Ferroviario, que es un instrumento de política pública para orientar la definición de un marco institucional, normativo y regulatorio que permitirá estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios, señala que “(...) la reactivación del modo representa una oportunidad para la creación de nuevos centros logísticos y la consolidación de los ya existentes en el país, pues fortalecerá los servicios de transporte de mercancías y materias primas. En cuanto al desarrollo regional, el modo férreo contribuirá con la consolidación de mercados descentralizados bajo normas claras y con características tecnológicas modernas, pues permitirá una mayor competitividad al estimular la intermodalidad”.

Que el Plan Maestro Ferroviario en el diagnóstico establece diferentes acciones claves relacionadas con la regulación y normatividad, entre las cuales se resaltan las siguientes: (i) potenciar el modo ferroviario en el marco de la intermodalidad para disminuir los costos de transporte en materia logística, aumentar la productividad y la eficiencia y garantizar la sostenibilidad; (ii) diversificar la matriz de carga para que la operación del sistema ferroviario no dependa exclusivamente de la industria del carbón; (iii) replantear y diversificar las fuentes de financiación existentes en la actualidad, para incentivar tanto la inversión pública como privada, y; (iv) incentivar al sector privado para la prestación de los servicios de operación de trenes de carga.

Que el Plan Nacional de Desarrollo 2022- 2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, priorizó la apuesta de transporte e infraestructura intermodal, especialmente en los modos férreo y fluvial, que por sus características operativas reducen los costos logísticos de transporte y tienen potencial de generar menores emisiones CO2, favoreciendo la competitividad y conectividad del país.

Que en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida” se señala que: “(...) se priorizarán y desarrollarán en la red de infraestructura nacional proyectos férreos, acuáticos y aéreos que por sus características operativas reduzcan emisiones contaminantes y costos logísticos y de transporte (...)” tal como lo establece el literal “d. Modos de transporte más eficientes a escala operativa y energética” del numeral 3 del catalizador C del numeral “4. Transformación productiva, internacionalización y acción climática”. Así mismo, que: “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 /os puertos marítimos. (...) Se reactivarán los corredores férreos actuales y se construirán nuevas líneas complementarias (...)”, según el literal d del numeral 2 del Catalizador 2 del numeral 5 “Convergencia regional.

Que, igualmente en las bases del Plan Nacional de Desarrollo 2022 - 2026 “Colombia, potencia mundial de la vida” se establece en el numeral 7. Reconocimiento e impulso a la economía popular y comunitaria (EP) del literal C. Expansión de capacidades: más y mejores oportunidades de la población para lograr sus proyectos de vida del numeral 2. Seguridad humana y justicia social, que “La economía popular se refiere a los oficios y ocupaciones mercantiles (producción, distribución y comercialización de bienes y servicios) y no mercantiles (domésticas o comunitarias) desarrolladas por unidades económicas de baja escala (personales, familiares, micronegocios o microempresas), en cualquier sector económico. Los actores de la EP pueden realizar sus actividades de manera individual, en unidades económicas, u organizados de manera asociativa. El impulso a la economía popular parte de una comprensión de sus dinámicas intrínsecas. Estas actividades producen valor social y económico significativo, y una vez entendido su funcionamiento y lógica de acción, se implementarán mecanismos que contribuyan a su crecimiento y productividad”, por lo cual mediante las zonas francas para el desarrollo de proyectos de infraestructura y actividades ferroviarias se buscará promover y fortalecer los encadenamientos productivos con las unidades de la economía popular.

Que los ferrocarriles son un conector fundamental en la logística y facilitan el intercambio de bienes y servicios, por lo que se hace necesario establecer los requisitos y condiciones para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales respecto de este sector.

Que, sobre esa base, el establecimiento y la promoción de las zonas francas para el desarrollo de proyectos de infraestructura y actividades ferroviarias permite la generación de nuevas inversiones y el cumplimiento de los planes adoptados para efectos de la ejecución de iniciativas sostenibles y que conecten a las regiones del país, a partir del impulso de este modo.

Que se hace necesaria la creación de una excepción al principio de exclusividad previsto en el artículo 6° del Decreto número 2147 de 2016 y sus modificaciones, teniendo en cuenta que el material rodante no puede estar limitado y ser utilizado únicamente

en el área declarada como zona franca, por lo que se debe posibilitar la interconexión y operatividad con el resto de la red férrea y viabilizar el modo. Teniendo en cuenta la condición de la operación en este modo de transporte, que hace absolutamente necesario que el material rodante se desplace únicamente a través de las líneas férreas, se requiere que no se limite al ámbito del área declarada como zona franca, por lo que se requiere aplicar esta excepción tanto para los operadores de servicios de transporte ferroviario que se califiquen como usuarios industriales en una zona franca permanente como para el usuario industrial reconocido en una zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias.

Que para la prestación del servicio de transporte férreo y su operación se requiere garantizar la conexión a la red férrea nacional a través de los diferentes tramos que la componen, por lo que se hace necesario considerar continua el área a declarar como zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, es decir que aplica para todas las Áreas Ferroviarias que se incluyan en la solicitud de declaratoria y que sean necesarias para el desarrollo de las actividades ferroviarias autorizadas en los respectivos contratos o permisos que den origen a los proyectos, sin importar a qué distancia se encuentren.

Que se determinó incluir una disposición transitoria que precise el ámbito de aplicación del decreto para los contratos de concesión, o Asociación Público Privada (APP), o contratos de obra, o de administración u otros contratos administrativos suscritos a la entrada en vigencia del decreto, cuyas inversiones obligatorias no serán tenidas en cuenta para efectos del cumplimiento del requisito de nueva inversión establecido en el artículo 38-1 del Decreto número 2147 de 2016. Esta busca evitar que las inversiones preexistentes de estos contratos se contabilicen como nuevas, garantizando que solo las inversiones adicionales o voluntarias posteriores a la entrada en vigencia del decreto puedan ser utilizadas para acreditar el compromiso de inversión para acceder al régimen franco. De esta manera, el artículo 5° - Disposición Transitoria- asegura la coherencia jurídica, la equidad y la seguridad contractual en la implementación de las zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias.

Que para la expedición del Decreto número 278 de 2021 el Comité de Asuntos Aduaneros, Arancelarios y de Comercio Exterior en sesión número 342 del 17 de diciembre de 2020 recomendó la posibilidad de la declaratoria de zonas francas para el desarrollo de infraestructuras relacionadas con ferrocarriles. Así mismo, la Comisión Intersectorial de Zonas Francas en sesión número 89 del 18 de diciembre de 2020, tal como consta en el acta número 09 de la misma fecha se pronunció en el mismo sentido.

Que, dentro del trámite de expedición del Decreto número 278 de 2021 “por el cual se modifica el Decreto número 2147 de 2016” y que permite que bajo el régimen de zonas francas se puedan adelantar actividades en el marco de contratos estatales de concesión para el desarrollo de infraestructuras relacionadas con aeropuertos y ferrocarriles, Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio mediante oficio número 20-487310 del 31 de diciembre de 2020 respecto de la extensión del régimen de zonas francas a concesiones aeroportuarias y férreas, señaló: “(...) Desde el punto de vista de la libre competencia, vale la pena resaltar que el Proyecto abre la posibilidad a que nuevos sectores pueden acceder a las zonas francas agroindustriales y contempla un régimen franco para concesiones aeroportuarias y férreas, lo cual redundará no solo en promoción del desarrollo productivo del país, sino en la ampliación del número de proveedores de bienes y servicios dentro de las zonas francas, disminuyendo cualquier riesgo de creación de poder de mercado y de reducción de la rivalidad competitiva que resulte en la cooperación (o colusión) entre uno o más proveedores, incrementándose así la capacidad de cada proveedor de elevar los precios.” Y entidad que concluyó: “Con fundamento en todo lo expuesto, esta Superintendencia no encuentra elementos que despierten preocupaciones en relación con la incidencia que pueda tener el proyecto de regulación sobre la libre competencia en los mercados involucrados, razón por la cual, no se emitirán recomendaciones sobre el particular.”

Que adicionalmente, el presente proyecto de decreto en cumplimiento de lo previsto en los artículos 5° y 6° del Decreto número 2897 de 2010, que reglamentan el artículo 7° de la Ley 1340 de 2009, se diligenció el cuestionario de evaluación de la incidencia sobre la libre competencia de los proyectos de actos administrativos con fines regulatorios. Dicho cuestionario ratifica que el proyecto no genera efectos restrictivos sobre la libre competencia ni crea condiciones diferenciales entre las empresas que compiten en el mercado, motivo por el cual se confirma que no es necesario solicitar un nuevo concepto ante la citada entidad.

Que de acuerdo con el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, y al artículo 2.1.2.1.14 del Decreto número 1081 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector de la Presidencia de la República, el presente proyecto de decreto fue sometido a consulta de la ciudadanía desde el 1° hasta el 15 de enero de 2025 por el término de quince (15) días calendario, y entre el 5 y 9 de julio de 2025 por el término de cinco (5) días calendario en el sitio web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, con el fin de recibir comentarios y observaciones por parte de los interesados, y de garantizar la participación pública frente a la integridad de los aspectos abordados en la normativa. Posteriormente, el proyecto de decreto se sometió a consulta de la ciudadanía desde el 13 hasta el 15 de noviembre de 2025 por el término de tres (03) días calendario en el sitio web del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Adiciónese el párrafo 6° al artículo 6° del Decreto número 2147 de 2016, el cual quedará así:

“Párrafo 6°. Los Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario que se califiquen como usuarios industriales en una zona franca permanente y el usuario industrial reconocido en una zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias podrán, en la ejecución de las Actividades Ferroviarias para las cuales fueron calificados o reconocidos en la respectiva zona franca, realizar operaciones de interconexión a través de la red férrea nacional movilizándolo su material rodante y prestar servicios de transporte ferroviario para el correcto desarrollo de su actividad, incluso, por fuera del área declarada como zona franca.”

Artículo 2°. Modifíquese el numeral 3 y el inciso tercero del numeral 5 del artículo 28 del Decreto número 2147 de 2016, los cuales quedarán así:

“3. Que en esta no se estén realizando las actividades que el proyecto solicitado planea promover, salvo lo dispuesto en los artículos 38 y 38-1 de este decreto, y el cumplimiento de los requisitos adicionales contemplados en el artículo 39 del presente decreto”.

“Para el caso de las zonas francas permanentes especiales de servicios portuarios y las zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias se deberá contar con el área para inspección de las autoridades exigida para los obligados aduaneros, conforme lo establecido en la regulación aduanera, cuando corresponda”.

Artículo 3°. Adiciónese el artículo 38-1 al Decreto número 2147 de 2016, el cual quedará así:

“Artículo 38-1. Declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias. Las sociedades que funjan como Promotores de Actividades Ferroviarias y que hayan suscrito un contrato de concesión, o Asociación Público Privada (APP), o contratos de obra, o de administración u otros contratos administrativos, o que cuenten con el permiso para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte de que trata el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013 o de las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, podrán solicitar la declaratoria de existencia como zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias sobre toda el Área Ferroviaria de que trate el respectivo contrato o permiso, y ser reconocidos como único usuario industrial de servicios de la zona franca, y la declaratoria será por el mismo término del mencionado contrato o permiso y que en ningún caso podrá ser superior al plazo contenido en el artículo 23 del presente decreto.

La solicitud para la declaratoria de existencia de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias deberá presentarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo por el Promotor de Actividades Ferroviarias, cumpliendo con los siguientes requisitos:

1. Acreditar lo señalado en el artículo 26 del presente decreto, con excepción de lo establecido en los numerales 1, 7.4., 7.7. (7.7.1 a 7.7.3), 8 y 9.

Se deberá identificar a la persona jurídica que pretenda la declaratoria de la zona franca, la cual debe estar domiciliada en el país y acreditar su representación legal; o establecer una sucursal de sociedad extranjera legalizada de conformidad con el Código de Comercio. Dentro del objeto social de la compañía se debe permitir el desarrollo de las funciones propias de la zona franca.

El área que se solicite declarar como zona franca deberá contar con un cerramiento que garantice el debido control de ingreso y salida de la maquinaria, equipo, partes, repuestos, activos fijos y, en general, cualquier tipo de mercancía que se requiera para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, desde y hacia la zona franca. El cerramiento podrá involucrar instalaciones, patios, talleres, centros de control de operaciones y/o bodegas e incluirá aquellas áreas que el solicitante considere necesarias para realizar el adecuado manejo y control de las mercancías. En todo caso, no se requerirá el cerramiento sobre el corredor férreo.

2. Allegar copia del respectivo contrato o permiso a que se refiere el inciso primero del presente artículo.
3. Realizar por parte de los Promotores de Actividades Ferroviarias que hayan suscrito un contrato de concesión, o Asociación Público Privada (APP), o contratos de obra, o de administración u otros contratos administrativos, una nueva inversión por un monto equivalente a tres millones doce mil quinientos cuarenta (3.012.540) unidades de valor tributario (UVT) y generar diez (10) nuevos empleos directos y formales y al menos veinticinco (25) empleos vinculados, dentro de los tres (3) años siguientes a la declaratoria de existencia de la zona franca permanente especial.

Para los Promotores de Actividades Ferroviarias que cuenten con el permiso para el desarrollo de proyectos de infraestructura de transporte de que trata el artículo 15 de la Ley 1682 de 2013 o de las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, realizar dentro de los tres (3) años siguientes a la declaratoria de existencia de la zona franca permanente especial una nueva inversión por un monto equivalente a novecientos tres mil seiscientos treinta y tres (903.633) unidades de valor tributario (UVT), y generar diez (10) nuevos empleos directos y formales y al menos veinticinco (25) empleos vinculados.

Parágrafo 1°. Los Promotores de Actividades Ferroviarias que presten servicios de transporte de pasajeros que ya se encuentren desarrollando las actividades propias que el proyecto planea promover solo podrán solicitar la declaratoria de existencia de zona franca permanente especial de que trata el presente artículo, para inversiones relacionadas a la modernización, transición energética o ascenso tecnológico del sistema ferroviario. Para este caso el compromiso de inversión y empleo será el establecido en el inciso primero del numeral 3 del presente artículo.

Parágrafo 2°. El Promotor de Actividades Ferroviarias que haya suscrito el contrato o cuenta con el permiso de que trata el inciso primero del presente artículo y sea reconocido como usuario industrial de la zona franca, deberá, dentro de los tres (3) años siguientes a la declaratoria de existencia de la zona franca permanente especial, llevar a cabo un estudio de títulos de conformidad con lo señalado en el numeral 7.7.1. del artículo 26 del presente decreto, respecto del área contenida en los respectivos contratos o permisos y declarada como zona franca. No obstante, en caso de reportar hallazgos deberá plantear un plan de mitigación para el saneamiento predial.

El estudio de títulos a que se refiere el presente párrafo deberá presentarse ante el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, entidad que lo remitirá al Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces para lo de su competencia.

Parágrafo 3°. Los usuarios industriales de servicios ferroviarios podrán desarrollar dentro de las zonas francas todas las Actividades Ferroviarias autorizadas en los respectivos contratos o permisos que den origen a los proyectos, y las demás actividades previstas en las normas que regulan este tipo de actividades, y deberán cumplir con la regulación del sector ferroviario establecida en la normatividad vigente.

Para los efectos de este decreto, y siendo la Actividad Ferroviaria una actividad de transporte, los usuarios industriales de servicios ferroviarios serán considerados como prestadores de servicios de logística y transporte contemplados en el numeral 1 del artículo 3° de la Ley 1004 de 2005.

Parágrafo 4°. Dentro de las áreas declaradas como zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias podrán desarrollar actividades los Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario, sin que requieran ser autorizados como empresas de apoyo ni otras personas de las que trata el artículo 5° del presente decreto. Así mismo, los Operadores del Servicio de Transporte Ferroviario que estén calificados como usuarios industriales en una zona franca permanente, también podrán desarrollar sus actividades dentro del área declarada como zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, realizando operaciones de interconexión a través de la red férrea nacional movilizándolo su material rodante y prestar servicios de transporte ferroviario para el correcto desarrollo de su actividad, incluso, por fuera del área declarada como zona franca.

Parágrafo 5°. En la actuación administrativa para la declaratoria de existencia de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo solicitará concepto técnico, en los términos del párrafo 2° del artículo 26 del presente decreto, para que la entidad o dependencia del sector competente señale desde sus funciones en materia de infraestructura e intermodalidad del transporte, la procedencia y viabilidad del proyecto a desarrollar en la zona franca. La entidad correspondiente tendrá un plazo de quince (15) días hábiles para emitir su pronunciamiento desde la fecha de la petición efectuada por el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo.

Parágrafo 6°. El Área Ferroviaria contenida en los respectivos contratos o permisos y solicitada a declarar como zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias se considerará en su totalidad continua, sin necesidad de aplicar lo dispuesto en el párrafo 3° del artículo 28 del presente decreto.

Parágrafo 7°. El usuario industrial de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias podrá en cualquier momento solicitar al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo la modificación del área declarada como zona franca, de conformidad con las modificaciones realizadas al área de que trata el respectivo contrato o permiso, para lo cual se deberá actualizar la resolución de declaratoria de la zona franca.

Parágrafo 8°. El ingreso y salida de mercancías de una zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, deberá cumplir con las operaciones aduaneras previstas en el Decreto número 1165 de 2019 o la norma que lo adicione, modifique o sustituya. Las mercancías de propiedad de terceros que ingresen a la zona franca para ser objeto de la prestación del servicio de transporte a través de las vías férreas declaradas como tal y los vehículos de terceros en que se movilizan estas, no estarán al amparo del régimen franco, y deberán someterse previamente a los trámites, procedimientos y regímenes aduaneros correspondientes, conforme a las disposiciones señaladas en la normatividad aduanera.

Parágrafo 9°. Con el fin de promover encadenamientos productivos, el usuario industrial de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias facilitará la vinculación de actores de la economía popular que realicen sus actividades de manera individual, en unidades económicas u organizados de manera asociativa para la prestación de bienes y/o servicios relacionados con la actividad del usuario industrial, sin que implique que estos actores puedan desarrollar la totalidad de la actividad para la cual fue reconocido el respectivo usuario industrial ni gozarán de los incentivos de los usuarios de zonas francas y se someterán a los controles previstos para el manejo y control de mercancías.

El usuario operador llevará un registro y esta información será reportada anualmente por el usuario industrial de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, informe que deberá contener por lo menos la relación de los actores de la economía popular con las que se adelantaron adquisiciones de bienes y/o servicios, montos y la descripción de las actividades realizadas.

El reporte deberá cubrir el periodo comprendido entre el 1° de enero y el 31 de diciembre de cada año y deberá presentarse a más tardar el treinta y uno (31) de marzo de cada año.”

Artículo 4°. Adiciónese el artículo 38-2 al Decreto número 2147 de 2016, el cual quedará así:

“Artículo 38-2. Definiciones para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias.

Para efectos de este Decreto y en especial para la declaratoria de existencia de zonas francas permanentes especiales para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias, se tendrán las siguientes definiciones:

“Área Ferroviaria. Se considera área ferroviaria a todo el espacio físico necesario para el desarrollo de proyectos de infraestructura y actividades ferroviarias, incluyendo las infraestructuras básicas y complementarias, así como por las subestructuras y superestructuras definidas para cada proyecto en el respectivo contrato o permiso. El área ferroviaria incluye las vías férreas, la franja de seguridad y protección obligatoria, los centros de transferencia y de control de operaciones, los talleres y los patios de maniobras y depósitos, entre otros sistemas o componentes ferroviarios, siempre y cuando se encuentran integrados funcionalmente o interconectados, o que permitan la intermodalidad de transporte con el modo férreo.

Actividades Ferroviarias. Son actividades ferroviarias, aquellas enmarcadas en la prestación de servicios logísticos de conformidad con lo previsto en el numeral 1 del artículo 3° de la Ley 1004 de 2005, así como las siguientes: desarrollo, construcción, rehabilitación-reconstrucción, conservación, mejoramiento, mantenimiento, operación y explotación de la infraestructura ferroviaria de pasajeros y/o carga, incluyendo la instalación de sistemas de señalización y cómputo, adquisición de material rodante, operación y prestación servicios de logística y carga, servicios de transporte de carga y/o pasajeros y, en general, todas aquellas necesarias para el desarrollo y operación de proyectos ferroviarios.

Operador de Servicios de Transporte Ferroviario. Persona jurídica legalmente constituida, que presta un servicio público o privado de transporte ferroviario sobre la red férrea nacional, que según corresponda en la normatividad de transporte, debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces. Estos operadores no gozarán de los beneficios del régimen de zonas francas. Sin embargo, en caso, que estos Operadores de Servicios de Transporte Ferroviario se califiquen como usuarios industriales de servicios ferroviarios en una zona franca permanente se les dará el tratamiento establecido en el parágrafo 3° del artículo 38-1 de este decreto.

Promotor de Actividades Ferroviarias. Persona jurídica legalmente constituida que tenga como objeto principal la realización de Actividades Ferroviarias en un proyecto ferroviario o intermodal con el modo férreo. Este promotor se reconoce como único usuario industrial de la zona franca permanente especial para el desarrollo de infraestructura y actividades ferroviarias.”

Artículo 5°. *Disposición transitoria.* Las inversiones obligatorias en el marco de los contratos de concesión, o Asociación Público Privada (APP), o contratos de obra, o de administración u otros contratos administrativos suscritos a la entrada en vigencia del presente decreto no serán tenidas en cuenta para efectos del cumplimiento del requisito de nueva inversión establecido en el artículo 38-1 del Decreto número 2147 de 2016.

Para acreditar el requisito de nueva inversión de que trata el artículo 38-1 del Decreto número 2147 de 2016 se tendrá en cuenta la definición prevista en el artículo 1° del mencionado decreto, así como las obras adicionales, obras voluntarias, o cualesquiera otras vinculadas a los mencionados contratos de concesión, o Asociación Público Privada (APP), o contratos de obra, o de administración u otros contratos administrativos que se ejecuten por cuenta y riesgo del contratista de conformidad con las norma vigente sobre la materia.

Artículo 6°. *Vigencia.* El presente decreto entra en vigencia transcurridos quince (15) días calendario contados a partir del día siguiente al de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial** y modifica parcialmente el Decreto número 2147 de 2016.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 5 de marzo de 2026.

GUSTAVO PETRO URREGO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Germán Ávila Plazas.

La Ministra de Comercio, Industria y Turismo,

Diana Marcela Morales Rojas.

DECRETO NÚMERO 0217 DE 2026

(marzo 5)

por el cual se modifica el artículo 4° del Decreto número 1271 de 2024, en lo relacionado con la entrada en vigencia de la Norma de Información Financiera NIIF 17, Contratos de Seguro y se adiciona al Capítulo 1 del Título 4 de la Parte 1 del Libro 1 del Decreto número 2420 de 2025, Único Reglamentario de las Normas de Contabilidad, de Información Financiera y de Aseguramiento de la Información.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus atribuciones constitucionales y legales, en especial, las que le confieren el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política y los artículos 1° y 6° de la Ley 1314 de 2009 y,

CONSIDERANDO:

Que con fundamento en la Ley 1314 de 2009, el Gobierno nacional, expidió el Decreto número 2420 de 2015, Único Reglamentario de las Normas de Contabilidad, de Información Financiera y de Aseguramiento de la Información, en el cual se compilaban y racionalizaron las normas que desarrollan la Ley 1314 de 2009.

Que el Gobierno nacional expidió el Decreto número 1271 del 15 de octubre de 2024, por el cual se incorpora la Norma de Información Financiera NIIF 17, Contratos de Seguro, al Decreto Único Reglamentario 2420 de 2015 y se dictan otras disposiciones y en este se contempló un régimen de transición que establece la entrada en vigencia de varias de sus disposiciones a partir del 1° de enero de 2027.

Que el 21 de julio de 2025, a través del radicado Env-2041-25, el presidente ejecutivo de la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) solicitó a la Unidad de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera (URF) del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, aplazar la entrada en vigencia de los Decretos números 1271 y 1272 de 2024, toda vez que si bien se pensó que la implementación en 2027 podría ser razonable, en el desarrollo del proceso se evidenció que el tiempo originalmente definido no es suficiente.

Que el 17 de septiembre de 2025, la Federación de Aseguradores Colombianos (Fasecolda) remitió una comunicación a la Unidad de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera (URF) en la que señaló la existencia de “brechas en la adopción de herramientas tecnológicas, en la disponibilidad de datos históricos de calidad y en la capacidad operativa para realizar las pruebas de transición y paralelismo requeridas, lo que implica la existencia de riesgos significativos en la oportunidad y confiabilidad de la información financiera a presentar en los plazos actualmente definidos”.

Que consultado el Consejo Técnico de la Contaduría Pública (CTCP), mediante respuesta al radicado URF-R-2025-000276, señaló a la Unidad Administrativa Especial de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera (URF) que “el proceso de convergencia cuenta con dos etapas, una técnica y otra de conveniencia. La primera(...) concluyó con la recomendación normativa que hoy fue incorporada en la legislación nacional mediante el Decreto número 1271. En esta segunda etapa, se sugiere analizar si resulta procedente y conveniente considerar la solicitud de Fasecolda”. En este sentido, el CTCP no presenta argumentos técnicos para oponerse a que estas autoridades, en el ejercicio de sus competencias, autoricen un aplazamiento en la entrada en vigencia de la NIIF 17.

Que la Superintendencia Financiera de Colombia, mediante oficio 2025152030-002-000 del 18 de septiembre de 2025 informó que se reconoce “que la adecuación de las entidades vigiladas a las exigencias normativas de la NIIF 17 y de las modificaciones al régimen de reservas técnicas del Decreto número 2555 de 2010, supone retos importantes, así como ajustes internos con el fin de que la transición a estos nuevos requisitos normativos se lleve a cabo de forma gradual y ordenada, garantizando la sostenibilidad de la industria y mitigando así los posibles impactos que traerá la referida implementación. En concordancia, la SFC señala que considera viable que se evalúe la ampliación del plazo de entrada en vigencia de la NIIF 17, para las entidades vigiladas a las que les aplican las simplificaciones para la implementación de la NIIF 17 del artículo 2° del Decreto número 1271 de 2024, las instrucciones del numeral 2 y el parágrafo 2° de artículo 1.1.4.1.2. del Decreto número 2420 de 2015, así como el régimen de transición del artículo 4° del Decreto número 1271 de 2024, en los términos que se estimen pertinentes. Lo anterior, con el fin de facilitar que las entidades vigiladas realicen las adecuaciones necesarias para dar un cumplimiento efectivo y ordenado de las nuevas disposiciones normativas”.

Que la Unidad Administrativa Especial de Proyección Normativa y Estudios de Regulación Financiera (URF) y la Dirección de Regulación del Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, teniendo en cuenta, entre otras cosas, los conceptos emitidos por el Consejo Técnico de la Contaduría Pública (CTCP) y la Superintendencia Financiera de Colombia y lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 1314 de 2009, concluyeron en la necesidad, viabilidad y conveniencia de aplazar la entrada en vigencia del Decreto número 1271 de 2024 al 1° de enero de 2028, dada la alta complejidad en la aplicación de la Norma de Información Financiera NIIF 17 (Contratos de Seguro), la cual se centra principalmente en la adaptación y cambios significativos en la forma en que las aseguradoras operan y reportan su información financiera.

Que es necesario modificar los artículos 4, numerales 1°, 2° y 7°, y 5 del Decreto número 1271 de 2024 respecto de la entrada en vigencia de la Norma de Información Financiera NIIF 17 (Contratos de Seguro). Dado que la Superintendencia Financiera de