

Bogotá D.C., 20 de febrero de 2025

Doctor
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Comisión Sexta Constitucional Permanente
Cámara de Representantes
Ciudad

Asunto: Radicación de enmienda a la ponencia positiva para primer debate del Proyecto de Ley 107 de 2024 Cámara “Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA”, de conformidad con el artículo 161 de la Ley 5 de 1992.

Señor secretario.

De conformidad con la designación realizada por la mesa directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, rindo informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de ley de la referencia.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara
Ponente

ENMIENDA AL INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de ley N° 107 de 2024 Cámara

“Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA”

I. OBJETO:

El presente proyecto de Ley tiene como propósito brindar la posibilidad a todos los residentes colombianos de incluir una pieza única de equipaje de mano diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales sin costo adicional al de la tarifa inicial.

Con lo anterior se busca eliminar barreras económicas para que todos los colombianos puedan disfrutar de la libertad de viajar dentro de su propio país. Además, se pretende beneficiar a los consumidores, entre otras cosas al protegerlos de prácticas comerciales engañosas o confusas, fomentar la competencia y la equidad frente al consumidor en el mercado aéreo nacional y contribuir en el impulso del turismo interno y fortalecer la economía local en diferentes regiones de Colombia

II. ANTECEDENTES:

Se presenta por primera vez a consideración de la Honorable Cámara de Representantes.

III. TRAMITE DEL PROYECTO DE LEY.

El proyecto, de iniciativa de los **H.R. ALVARO LEONEL RUEDA CABALLERO**, radicado en la Secretaría General de Cámara el día 30 de julio de 2024, asignándole el No. 107/24 Cámara y publicado en la Gaceta No. 1148 de 2024.

A través del No. C.S.C.P. 3.6 – 648/2024 de fecha 12 de septiembre de 2024 la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Honorable Cámara de Representantes me designó ponente del mencionado proyecto de ley.

IV. JUSTIFICACIÓN:

El artículo 334 de la Constitución Política estipula que la dirección general de la economía estará a cargo del Estado, quien intervendrá, por mandato de la ley, entre otras actividades, en los servicios públicos y privados, para racionalizar la economía con el fin de conseguir el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y la distribución equitativa de las oportunidades y beneficios del desarrollo.

A su turno la Ley 105 de 1993, por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, determinó sus principios rectores y entre estos la intervención del Estado, indicando que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Ahora bien, tratándose del transporte aéreo, la Ley 336 de 1996, por la cual se adopta el Estatuto Nacional del Transporte, artículo 68 consagra que el modo de transporte aéreo, además de ser un servicio público esencial, continuará rigiéndose exclusivamente por las normas del Código de Comercio (Libro Quinto, Capítulo Preliminar y Segunda Parte), por los reglamentos aeronáuticos de Colombia que dicte la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil, y por los tratados, acuerdos, convenios y prácticas internacionales debidamente adoptados o aplicadas por Colombia.

A su turno el Código de Comercio establece en el artículo 1782 que se entiende por **autoridad aeronáutica** al Departamento Administrativo de Aeronáutica Civil, hoy Unidad Administrativa Especial Aeronáutica civil a la cual le corresponde dictar los reglamentos aeronáuticos; más adelante en el artículo 1860 se preceptúa que la autoridad aeronáutica reglamentará y clasificará los servicios aéreos “...con la finalidad de lograr la prestación de servicios aéreos **seguros, eficientes y económicos**, que al mismo tiempo garanticen la estabilidad de los explotadores y de la industria aérea en general”.

Dicho todo lo anterior, para abordar el tema principal de este proyecto de Ley (tarifa de pieza única de equipaje diferente del artículo personal en las tarifas más económicas ofrecidas), se hace necesario realizar un recuento de la regularización tarifaria del servicio aéreo en Colombia.

Al respecto encontramos que nuestro país a lo largo de la historia ha transitado por tres momentos diferentes en este tema, teniendo como punto de partida

un esquema tarifario con una intervención total, para finalmente transitar hacia un esquema tarifario con una libertad plena en cabeza de las aerolíneas a partir del año 2012 mediante la expedición de la Resolución No. 904, la cual en su artículo No. 3. estableció “A partir de la entrada en vigor de la presente Resolución, el régimen tarifario de los servicios aéreos comerciales en Colombia es libre (...)”, y dejó constituida una obligación de informar a la Aerocivil de las tarifas que se ofrezcan al público con sus respectivas condiciones, para llevar los registros correspondientes.

Este tránsito se puede representar y evidenciar mejor de la siguiente manera:

HISTÓRICO DEL ESQUEMA TARIFARIO EN COLOMBIA				
INTERVENCIÓN TOTAL		LIBERTAD VIGILADA		LIBERTAD TOTAL
Tarifa Única Semestral	Tarifa Única Quincenal	Banda Tarifaria	Liberalización del Mínimo	Liberalización del Máximo
1970	1985	1991	2007	2012
Aerocivil fijaba semestralmente por Resolución una tarifa por ruta (en algunos casos dos tarifas)	Las tarifas se ajustaban quincenalmente de acuerdo a un índice que construía la misma Aerocivil.	Se regulaba el nivel mínimo y máximo. Las aerolíneas podían fijar libremente las tarifas que no fueran superiores o inferiores a la aprobadas por la Aerocivil.	Desde este año, se liberó el mínimo de las tarifas aéreas, obligando a la aerolíneas a no sobrepasar el máximo fijado.	Se eliminó el nivel máximo de las tarifas aéreas, rezago que sobrevivía de la regulación en el sistema. Régimen tarifario libre en Colombia desde 2012. Las aerolíneas pueden fijar libremente sus tipos y clases de tarifas.

Tabla 1. Elaboración de acuerdo con información remitida por la Unidad Administrativa Especial de la Aeronáutica Civil en respuesta a Derecho de Petición formulado. 2019.

Es así como en la actualidad en Colombia, frente a las tarifas, se habla de un sistema plenamente desregularizado. Lo que ha permitido que se presenten muchos casos, en los cuales las aerolíneas ofrecen tarifas aéreas económicas que pueden parecer atractivas, pero una vez que se agregan los costos de equipaje, estas tarifas pueden convertirse en una carga financiera significativa para los viajeros, especialmente para aquellos con presupuesto limitado.

Lo que se traduce en la imposibilidad de muchos Colombianos de poder acceder a este servicio público esencial. Por lo tanto, es crucial garantizar que las aerolíneas ofrezcan tarifas que, dentro de su opción más económica en todas las rutas nacionales, otorguen la posibilidad al viajero de incluir de forma adicional una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un costo que no podrá exceder del 10 % de la tarifa inicial.

De esta manera, aquellos que opten por la tarifa más económica, que típicamente está limitada a un artículo personal, podrán tener la posibilidad de adquirir una maleta adicional a un precio justo. Con esto, el costo total del boleto más el equipaje adicional no deberá superar lo que el viajero pagaría por la siguiente tarifa disponible o incluso más como sucede en la actualidad.

Lo anterior con el fin de eliminar barreras económicas y que de esta forma todos los colombianos puedan disfrutar de la libertad de viajar dentro de su propio país. Impactando de manera positiva en el turismo interno y la economía local de diversas regiones de Colombia.

Necesidad

La necesidad de radicar un proyecto de ley que garantice la posibilidad a nuestros viajeros de destinos nacionales de adicionar una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a la tarifa más económica ofertada por la aerolínea a un precio adicional que no podrá superar el 10% de la tarifa inicial, se justifica tanto desde una perspectiva económica como desde una óptica de protección de los derechos del consumidor.

En primera oportunidad con esta medida se busca lograr un Impacto económico para los viajeros de bajos ingresos, lo anterior teniendo en cuenta que según lo expresó Paula Bernal, gerente general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, lata *“más del 75% de los usuarios del sector aéreo en Colombia son de estratos 2 y 3”*¹

De esta manera, para estas personas, el costo adicional del equipaje puede representar un obstáculo significativo para acceder al transporte aéreo, limitando sus opciones de movilidad y acceso a oportunidades económicas, educativas y de salud. Siendo así, al establecer esta posibilidad en cabeza de los viajeros de bajos ingresos, se reduce la carga financiera para estos y se promueve la movilidad social y económica.

Otro aspecto de suma importancia está relacionado con la transparencia y protección del consumidor. Según la Superintendencia de Transporte de Colombia desde el 25 de mayo de 2019, fecha a partir de la cual esta asumió la competencia para conocer sobre estos temas, la entidad ha recibido 42.274 quejas de parte de los usuarios, que elevan su inconformidad ante esta

¹ Vargas Riaño Diego Andres. (25 de febrero de 2024) “75% de quienes viajan en avión son estratos 2 y 3”: Gerente de la Asociación Internacional de transporte Aéreo. El Colombiano. Recuperado de: <https://www.elcolombiano.com/negocios/cuales-son-los-estratos-que-mas-viajan-en-avion-en-colombia-lata-JK23832847>

instancia; los reclamos relacionados con la falta de transparencia en los precios de los servicios de transporte aéreo, incluyendo los cargos adicionales por equipaje, representan una proporción significativa de las quejas presentadas por los usuarios.

De igual forma según informe enviado al Congreso de la República se resalta un dato preocupante que indica que en los últimos cuatro años se han cuadruplicado las quejas contra las aerolíneas en Colombia.

De esta manera, al hacer obligatorio que las aerolíneas ofrezcan la posibilidad de que el consumidor pueda adquirir una pieza de equipaje adicional del artículo personal a un precio que no pueda superar el 10% del valor de la tarifa más económica ofertada, se promueve la transparencia en la fijación de precios y se protege a los consumidores de prácticas comerciales engañosas o confusas.

Por otra parte, se estima que con esta medida al facilitar el acceso al transporte aéreo a una mayor parte de los Colombianos, se fomentaría la exploración de destinos al interior del país y se estimularía el gasto en servicios turísticos y actividades económicas locales.

Por lo que esta iniciativa es crucial, especialmente en un contexto donde la cifra de pasajeros domésticos experimentó una preocupante reducción del -9,3% pasando de 32,7 millones de pasajeros en 2022 a 29,7 millones según el informe de la Aerocivil.²

De esta manera, la situación actual afecta directamente a la movilidad y la capacidad de los ciudadanos para disfrutar de las riquezas naturales, culturales y económicas de Colombia. Siendo así, al garantizar un acceso más equitativo al transporte aéreo, se abre la puerta a nuevas oportunidades de

² Unidad Administrativa Especial Aeronáutica Civil. (31 de enero de 2024) Informe de Movilización de Pasajeros durante el año 2023. Recuperado de: <https://www.aerocivil.gov.co/prensa/noticias/Pages/Colombia-registro-historica-movilizacion-de-pasajeros-por-via-aerea-durante-el-transcurso-de-2023.aspx#:~:text=El%20Gobierno%20del%20Cambio%20y,aeropuertos%20en%20Colombia%20durante%202023.>

desarrollo tanto para los viajeros como para las comunidades locales que dependen del turismo y otras actividades económicas relacionadas.

Finalmente, y de forma indirecta, este proyecto de ley busca abordar la preocupante concentración del mercado aéreo nacional, exacerbada por la quiebra de las aerolíneas Viva y Ultra, que representaban el 18% del mercado doméstico de pasajeros. Con Latam y Avianca ocupando ahora cerca del 90% del mercado, se plantea un escenario de competencia limitada y posiblemente desfavorable para los consumidores.

De esta manera, se considera que con lo propuesto por el presente proyecto de Ley se fomentaría la competencia y la equidad en el mercado aéreo nacional al generar la participación de varias aerolíneas nacionales e internacionales. Esto puesto que se reconoce que un mercado dinámico y competitivo es crucial para garantizar precios justos y servicios de calidad para los pasajeros.

Lo anterior teniendo en cuenta que, en la actualidad, la aparente competencia no siempre se traduce en beneficios directos para los consumidores. Un ejemplo destacado es el aumento de cargos adicionales, como los relacionados con el equipaje, que pueden anular las aparentes ventajas de tarifas más bajas.

De esta manera al establecer un porcentaje máximo de cobro para la inclusión de equipaje diferente del artículo personal en las tarifas más económicas ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales, se promueve la equidad en el mercado y se evitan prácticas anticompetitivas que puedan perjudicar a los consumidores.

V. FUNDAMENTOS JURÍDICOS:

La necesidad de radicar un proyecto de ley que garantice la posibilidad a nuestros viajeros de destinos nacionales de adicionar una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a la tarifa más económica ofertada por la aerolínea a un precio adicional que no podrá superar el 10% de la tarifa inicial, se justifica tanto desde una perspectiva económica como desde una óptica de protección de los derechos del consumidor.

En primera oportunidad con esta medida se busca lograr un Impacto económico para los viajeros de bajos ingresos, lo anterior teniendo en cuenta que según lo expresó Paula

Bernal, gerente general de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, lata “*más del 75% de los usuarios del sector aéreo en Colombia son de estratos 2 y 3*”

De esta manera, para estas personas, el costo adicional del equipaje puede representar un obstáculo significativo para acceder al transporte aéreo, limitando sus opciones de movilidad y acceso a oportunidades económicas, educativas y de salud. Siendo así, al establecer esta posibilidad en cabeza de los viajeros de bajos ingresos, se reduce la carga financiera para estos y se promueve la movilidad social y económica.

Otro aspecto de suma importancia está relacionado con la transparencia y protección del consumidor. Según la Superintendencia de Transporte de Colombia desde el 25 de mayo de 2019, fecha a partir de la cual esta asumió la competencia para conocer sobre estos temas, la entidad ha recibido 42.274 quejas de parte de los usuarios, que elevan su inconformidad ante esta instancia; los reclamos relacionados con la falta de transparencia en los precios de los servicios de transporte aéreo, incluyendo los cargos adicionales por equipaje, representan una proporción significativa de las quejas presentadas por los usuarios.

De igual forma según informe enviado al Congreso de la República se resalta un dato preocupante que indica que en los últimos cuatro años se han cuadruplicado las quejas contra las aerolíneas en Colombia.

De esta manera, al hacer obligatorio que las aerolíneas ofrezcan la posibilidad de que el consumidor pueda adquirir una pieza de equipaje adicional del artículo personal a un precio que no pueda superar el 10% del valor de la tarifa más económica ofertada, se promueve la transparencia en la fijación de precios y se protege a los consumidores de prácticas comerciales engañosas o confusas.

Por otra parte, se estima que, con esta medida al facilitar el acceso al transporte aéreo a una mayor parte de los colombianos, se fomentaría la exploración de destinos al interior del país y se estimularía el gasto en servicios turísticos y actividades económicas locales.

Por lo que esta iniciativa es crucial, especialmente en un contexto donde la cifra de pasajeros domésticos experimentó una preocupante reducción del -9,3% pasando de 32,7 millones de pasajeros en 2022 a 29,7 millones según el informe de la Aerocivil.

De esta manera, la situación actual afecta directamente a la movilidad y la capacidad de los ciudadanos para disfrutar de las riquezas naturales, culturales y económicas de Colombia. Siendo así, al garantizar un acceso más equitativo al transporte aéreo, se abre la puerta a nuevas oportunidades de desarrollo tanto para los viajeros como para las comunidades locales que dependen del turismo y otras actividades económicas relacionadas.

Finalmente, y de forma indirecta, este proyecto de ley busca abordar la preocupante concentración del mercado aéreo nacional, exacerbada por la quiebra de las aerolíneas Viva y Ultra, que representaban el 18% del mercado doméstico de pasajeros. Con Latam y Avianca ocupando ahora cerca del 90% del mercado, se plantea un escenario de competencia limitada y posiblemente desfavorable para los consumidores.

De esta manera, se considera que con lo propuesto por el presente proyecto de Ley se fomentaría la competencia y la equidad en el mercado aéreo nacional al generar la participación de varias aerolíneas nacionales e internacionales. Esto puesto que se reconoce que un mercado dinámico y competitivo es crucial para garantizar precios justos y servicios de calidad para los pasajeros.

Lo anterior teniendo en cuenta que, en la actualidad, la aparente competencia no siempre se traduce en beneficios directos para los consumidores. Un ejemplo destacado es el aumento de cargos adicionales, como los relacionados con el equipaje, que pueden anular las aparentes ventajas de tarifas más bajas.

De esta manera al establecer un porcentaje máximo de cobro para la inclusión de equipaje diferente del artículo personal en las tarifas más económicas ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales, se promueve la equidad en el mercado y se evitan prácticas anticompetitivas que puedan perjudicar a los consumidores.

VI. CONTENIDO DEL PROYECTO:

Este proyecto busca garantizar condiciones adecuadas para el transporte de perros y gatos domésticos, evitando que sean tratados como equipaje y asegurando su bienestar durante el viaje.

El articulado del proyecto contiene:

Artículo 1. Objeto

- La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los colombianos adquirir una única pieza de equipaje diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales.

Artículo 2. Definiciones

- Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:
 - a) **Artículo personal:** Pieza de equipaje equivalente a un bolso, paquete, bolsa de mano o similar, que debe caber debajo del asiento delantero.
 - b) **Equipaje de mano:** Pieza de equipaje pequeño no superior a 12 kilos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.
 - c) **Equipaje de bodega:** Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.
 - d) **Equipaje sobredimensionado y/o especial:** Todo equipaje que supere el peso y dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina.
 - e) **Pieza única de equipaje diferente del artículo personal:** Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere un tiquete aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada frecuencia dentro de una ruta.

Artículo 3. Principios

- Los nacionales colombianos tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un precio asequible que no podrá exceder del 10% del valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.

PARÁGRAFO: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal.

Este derecho solo aplica para los tiquetes comprados en la tarifa más económica ofertada.

En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más económica para la que no aplique este derecho.

Artículo 4. Vigencia

- La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.

VII. CONVENIENCIA DEL PROYECTO:

Es innegable que las cambiantes dinámicas familiares, donde los animales desempeñan un papel antes desconocido, llevan consigo la expansión del concepto convencional de familia. Si bien la jurisprudencia ha reconocido las problemáticas actuales relacionadas con la formación de nuevos modelos familiares, como los monoparentales o homoparentales, centrándose en las interacciones humanas, la regulación referente al papel de los animales de compañía sigue siendo limitada. Un término que contribuye a abordar esta cuestión es el de "familias multiespecies", el cual encapsula la compleja relación entre los seres humanos y otros animales que interactúan estrechamente, brindándole mutuamente afecto y cuidado.

En este sentido los perros y gatos domésticos forman parte de la familia y siempre serán protagonistas en él núcleo familiar. Hoy en día las estadísticas indican que seis de cada diez hogares cuentan con animales domésticos de compañía y que además los consideran miembros de su núcleo familiar.

Por esta razón es importante avanzar en el reconocimiento de los animales como seres sintientes, sujetos de una protección constitucional y legal especial a través de la regulación del transporte público aéreo de perros y gatos domésticos, en el territorio nacional.

VIII. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
“Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA”	“Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA”	Frente al título, no se presenta modificaciones
Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los colombianos adquirir una única pieza de equipaje diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales.	Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto hacer asequible para los colombianos adquirir una única pieza de equipaje diferente del artículo personal, dentro de la tarifa más económica ofertada por las aerolíneas que prestan sus servicios en el territorio nacional, en todas las rutas nacionales. la incorporar al valor que los viajeros deben pagar por un tiquete a cualquier destino nacional, una pieza de equipaje de mano adicional al artículo personal, independientemente de las tarifas ofertadas por las aerolíneas en el territorio colombiano	Se modifica el objeto del presente proyecto de Ley, generando claridad del fin que busca el proyecto, reestructurando el planteamiento presentado por el autor.
Artículo 2. Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:	Artículo 2. Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:	Se precisan medidas, tanto para el equipaje de mano, como el artículo personal, conforme a los

<p>f) Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, paquete, bolsa de mano o similar, que debe caber debajo del asiento delantero.</p> <p>g) Equipaje de mano: Pieza de equipaje pequeño no superior a 12 kilos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.</p> <p>h) Equipaje de bodega: Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.</p> <p>i) Equipaje sobredimensionado y/o especial: Todo equipaje que supere el peso y</p>	<p>a) Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, cartera, morral, pañalera, paquete, bolsa de mano o similar, cuyas medidas máximas son: 45 x 35 x 20 cm (alto, largo y ancho), que y debe caber debajo del asiento delantero del pasajero.</p> <p>b) Equipaje de mano: Pieza de equipaje pequeño no superior cuyo peso no puede ser mayor a 12 kilos kilogramos y dimensiones que no superan 120 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas., cuyas medidas máximas son: 55x45x25 cm (alto, largo y ancho), y debe caber debe caber en el compartimiento superior de la cabina de pasajeros.</p>	<p>estándares que establecen las aerolíneas, buscando no generar un traumatismo en su implementación.</p>
--	---	--

<p>dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina.</p> <p>j) Pieza única de equipaje diferente del artículo personal: Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere un tiquete aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada frecuencia dentro de una ruta.</p>	<p>c) Equipaje de bodega: Pieza de equipaje de mayor tamaño que se transporta en la bodega de la aeronave sin sobrepasar 23 kilos y sus dimensiones no superan los 160 centímetros lineales en sus tres dimensiones sumadas.</p> <p>d) Equipaje sobredimensionado y/o especial: Todo equipaje que supere el peso y dimensiones del equipaje de bodega. Esta definición engloba el equipaje deportivo especial, musical, obras de arte, restos humanos, entre otros que deba tener un tratamiento especial en bodega o cabina</p> <p>e) Pieza única de equipaje diferente del artículo personal: Es el equipaje de mano o bodega que el nacional colombiano compra como servicio adicional cuando adquiere un</p>	
---	---	--

	<p>tickete aéreo en la tarifa más económica ofertada para cada</p>	
<p>Artículo 3. Los nacionales colombianos tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje diferente del artículo personal, a un precio asequible que no podrá exceder del 10% del valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.</p> <p>PARÁGRAFO: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal.</p> <p>Este derecho solo aplica para los tickets comprados en la tarifa más económica ofertada.</p> <p>En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más económica para la que no aplique este derecho.</p>	<p>Artículo 3. Los nacionales colombianos-Los viajeros en el territorio colombiano tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje diferente del de mano adicional al artículo personal, a un precio asequible que no podrá exceder del 10% del valor de la tarifa más económica ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una la cual estará incluida en el valor de cualquier tarifa ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, incluyendo impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar-</p> <p>PARÁGRAFO: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin artículo personal.</p> <p>Este derecho solo aplica para los tickets comprados en la tarifa más económica ofertada.</p> <p>En ningún caso se podrá ofertar una tarifa promocional más</p>	<p>Se modifican la estructura del artículo planteado, frente al manejo gramatical y también se suprime la estandarización del equipaje de mano por un porcentaje agregado al valor del tickete aéreo, si no que este debe estar dentro del incluido en el valor final.</p>

	<p>económica para la que no aplique este derecho.</p> <p>Parágrafo 2: La ubicación del equipaje de mano y del artículo personal no deberá implicar ningún tipo de riesgo para la seguridad del vuelo.</p> <p>Parágrafo 3: Las aerolíneas tendrán la autonomía para decidir si el equipaje de mano es ubicado en la cabina de pasajeros o en la bodega.</p>	
<p>Artículo 4. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.</p>	<p>Artículo 4. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación</p>	Sin modificaciones

IMPACTO FISCAL:

En el marco de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003, por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones, que establece:

“En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Se considera que el presente Proyecto de Ley no implica impacto fiscal pues no implica la ordenación de gastos ni la generación de beneficios tributarios.

IX. CONFLICTOS DE INTERÉS:

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019 "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

ARTÍCULO 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.

b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión

c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...).

Sobre el asunto la sala plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

"No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o

imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna".

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera un beneficio actual, directo y particular para los congresistas que participen en su discusión y votación, toda vez que el objetivo del proyecto de ley es de carácter general, esto es, su alcance coincide o se fusiona con los intereses de los electores, de conformidad con el literal a) del inciso segundo del artículo 286 de la ley 5 de 1992.

X. PROPOSICIÓN:

Proponemos a la Comisión Sexta Constitucional, dar primer debate a la enmienda presentada al informe de ponencia positiva al Proyecto de Ley N° 107 de 2024 Cámara **“Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA” OBJETO DEL PROYECTO DE LEY**, y se solicita a la mesa directiva dar primer debate conforme al texto propuesto.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Representante a la Cámara

Ponente

TEXTO DE ENMIENDA PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

Proyecto de ley N° 0107 de 2024 Cámara

“Por medio de la cual se establecen tarifas justas de equipaje y se definen condiciones básicas en vuelos nacionales - LEY MALETA” OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA

Artículo 1. Objeto: La presente Ley tiene por objeto la incorporar al valor que los viajeros deben pagar por un tiquete a cualquier destino nacional, una pieza de equipaje de mano adicional al artículo personal, independientemente de las tarifas ofertadas por las aerolíneas en el territorio colombiano.

Artículo 2. Definiciones: Para efectos de la presente Ley se adoptarán las siguientes definiciones:

- A. Artículo personal: Pieza de equipaje equivalente a un bolso, cartera, morral, pañalera, paquete, o similar, cuyas medidas máximas son: 45 x 35 x 20 cm (alto, largo y ancho), y debe caber debajo del asiento delantero del pasajero.
- B. Equipaje de mano: Pieza de equipaje cuyo peso no puede ser mayor a 12 kilogramos, cuyas medidas máximas son: 55x45x25 cm (alto, largo y ancho), y debe caber debe caber en el compartimiento superior de la cabina de pasajeros.

Artículo 3. Los viajeros en el territorio colombiano tendrán derecho a adquirir una pieza única de equipaje de mano adicional al artículo personal, la cual estará incluida en el valor de cualquier tarifa ofertada por la aerolínea en cada frecuencia dentro de una ruta, este valor incluirá impuestos, cargos y demás emolumentos a cobrar.

Parágrafo 1: En ningún caso, la tarifa más económica ofertada por la aerolínea podrá ser vendida sin incluir el artículo personal.

Parágrafo 2: La ubicación del equipaje de mano y del artículo personal no deberá implicar ningún tipo de riesgo para la seguridad del vuelo.

Parágrafo 3: Las aerolíneas tendrán la autonomía para decidir si el equipaje de mano es ubicado en la cabina de pasajeros o en la bodega.

Artículo 4. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación.

Cordialmente,



JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO
Representante a la Cámara
Ponente