



277/23 S.
337/23 C.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL PROYECTO DE LEY “POR MEDIO DE LA CUAL SE DEFINEN Y ESTABLECEN LAS CONDICIONES PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL, SE REGULA LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FÉRREO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Honorables Congressistas,

La tendencia del transporte a nivel mundial se orienta hacia la generación de una red de transporte estratégica e intermodal, que se estructure y priorice a partir de parámetros de eficiencia y sostenibilidad en el largo plazo, entendidos ellos, como la reducción de los costos de transporte y la generación de condiciones óptimas para la implementación de la operación y de la infraestructura de los diversos modos. En ese sentido, la necesidad de reducir los impactos ambientales y los costos globales asociados en gran medida a las externalidades del transporte, plantean la necesidad de reactivar la cadena logística y hacer más eficiente el transporte de pasajeros optimizando la utilización de todos los modos, dependiendo de los trayectos y de los tipos y vocación de transporte de carga y de pasajeros, que además de la disminución de sus costos, promueven el buen desempeño y disminuyen las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) (OLADE, 2018 – PMF, 2020).

Antecedentes

El modo ferroviario se caracteriza por su elevada competitividad económica en el transporte de mercancías en grandes volúmenes y en largas y medias distancias, sus bajos costos de operación, bajos índices de congestión y accidentalidad y la baja emisión de gases contaminantes.

Es así, que Colombia como la mayoría de los países latinoamericanos a lo largo de varias décadas, ha generado esfuerzos como los que se evidencian en Europa, Norteamérica y Asia, para que se entienda que el modo ferroviario se torna esencial en la sociedad, es actual, seguro y con escasa incidencia sobre el ambiente y el consumo energético. conviene, por ello, potenciarlo, favoreciendo su desarrollo y atribuyéndole una misión de mayor entidad en la sociedad y en la actividad económica, lo que implica una decida voluntad de los gobiernos en impulsar el ferrocarril como transporte rápido, moderno y seguro, capaz de competir con otros modos de transporte y de convertirse en elemento vertebrador del país y en instrumento para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos (BOE, 2003),

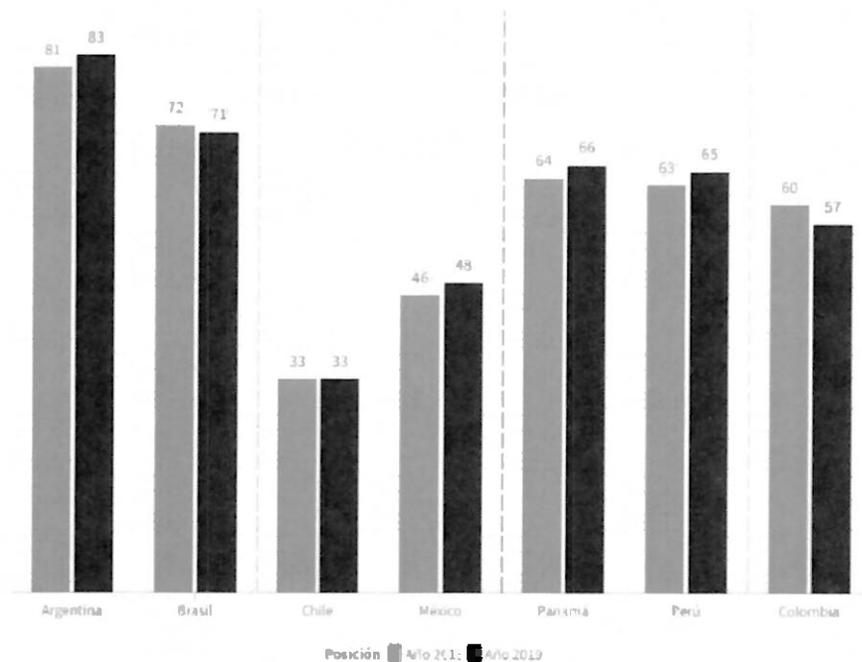
Solo a manera de ejemplo se debe resaltar como la Unión Europea – UE y en consecuencia todos los países que la integran, señalan como la integración del sector del transporte en la UE es un elemento esencial de la realización del mercado interior, y los ferrocarriles son vitales para que el sector del transporte se dirija hacia la consecución de una movilidad sostenible, lo que implica entre otros aspectos, la mejora



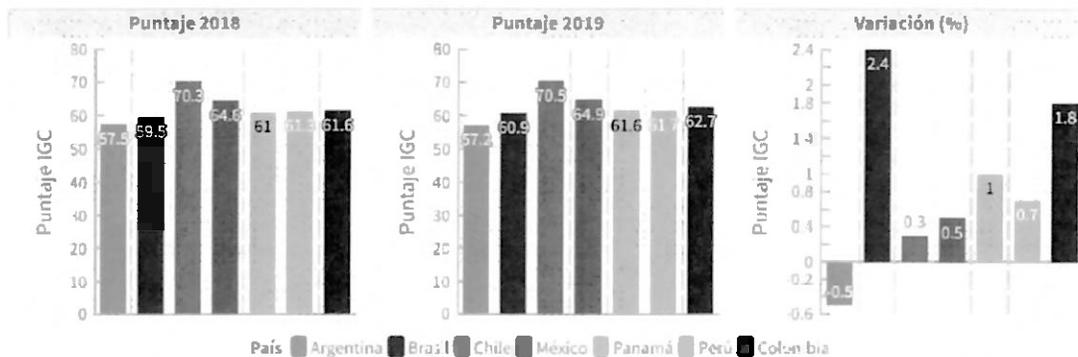
de la eficiencia del sistema ferroviario a fin de integrarlo en un mercado competitivo, teniendo en cuenta, sus especiales características y potencialidades (UE, 2012).

Al revisar las cifras del modo férreo en Colombia (Transporte en cifras, 2021) se debe indicar como aspectos a resaltar:

1.- Las estadísticas más recientes, relacionadas con el Índice de Competitividad Global – IGC que define las posiciones de los países a partir de 12 pilares, si bien permiten señalar que Colombia presentó la segunda mejor variación, entre 2018 y 2019, en el puntaje del IGC entre las principales economías de América Latina:



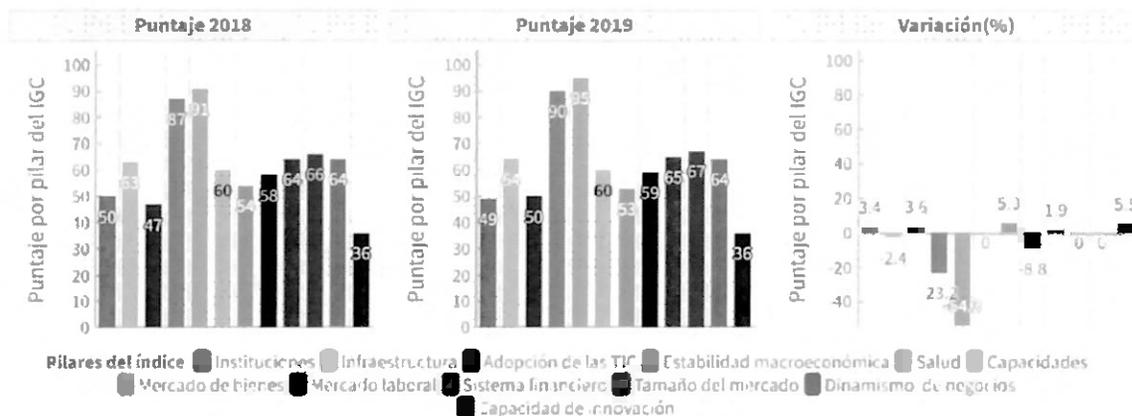
■ Gráfica 1.1. Posiciones de las principales economías de América Latina en el IGC 2018 – 2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)



■ Gráfica 1.2. Puntaje y variación (%) entre 2018 y 2019 de las principales economías de América Latina en el IGC. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020).

Lo que, si bien implica, mejoría que es consecuencia del esfuerzo por mejorar la competitividad, también permite evidenciar que el país y la región se están quedando rezagados en comparación de otras economías medidas (este índice mide 141 economías), debido a que, por ejemplo, países de Asia, están realizando reformas a una mayor velocidad, lo que impacta en su posicionamiento y puntuación en el ranking.

El IGC, que se reitera, mide la competitividad a partir de 12 pilares, uno de los cuales es infraestructura asociada al transporte, permite señalar como, entre el año 2018 y 2019, el puntaje de este pilar aumentó 1,6 %, pasando de 63 a 64 puntos, en cuanto a posición entre las 141 economías analizadas en 2019, se pasó del puesto 81 al 83. Con lo cual se refuerza lo que anteriormente se mencionó, aunque existen avances importantes, estos están ocurriendo a una menor velocidad en comparación con otros países:



■ Gráfica 1.3. Puntaje por pilar del IGC 2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020)

En materia férrea la siguiente tabla relacionada con el pilar infraestructura, evidencia como uno de los principales rezagos, lo relacionado con la densidad ferroviaria y la eficiencia de los servicios de trenes, que si bien han tenido una leve mejora en los



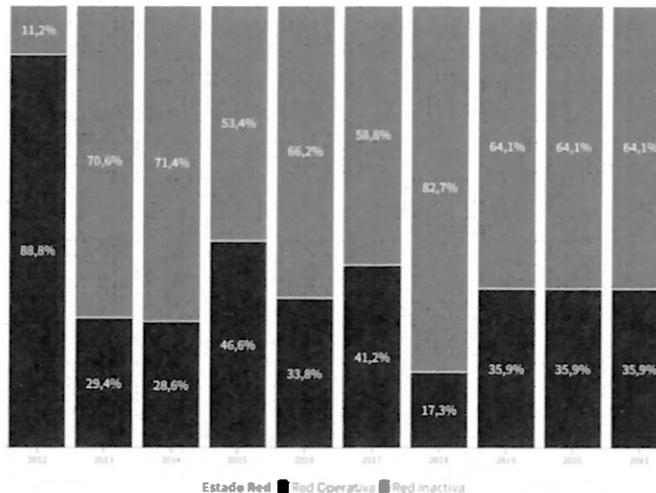
puntajes al momento de su medición, son muestra de la necesidad de avanzar en medidas eficientes en materia férrea, en el país, sin perder de vista que estos esfuerzos no solo son en este modo, sino en el aéreo, carretero y marítimo – fluvial:

- Tabla 1.1. Puntaje Componentes del Pilar 2 IGC 2018-2019. Fuente: elaboración propia con datos del Foro Económico Mundial (2020).

Componentes del Pilar 2 Infraestructura	2018		2019	
	Posición	Puntaje	Posición	Puntaje
Índice de conectividad de carreteras (0-100)	97	47,9	97	65,4
Calidad de las carreteras (1-7)	102	3,3	104	3,4
Densidad de la red ferroviaria (km /1000 km)	92	1,5	89	1,9
Eficiencia de los servicios de trenes (1-7)	125	1,8	99	1,7
Conectividad aeroportuaria (puntaje)	31	144,4	31	144,4
Eficiencia de servicios de transporte aéreo (1-7)	80	4,4	78	4,5
Índice de conectividad de envío de línea (0-100)	34	45,0	33	50,1
Eficiencia de los servicios portuarios (1-7)	72	4,0	72	4,1

2.- Frente a las cifras de detalle de la infraestructura férrea, se debe indicar que:

2.1.- La red ferroviaria de Colombia tiene una longitud total de 3.528 km de los cuales el 37 % (1.266 Km) se encuentran en operación y el 63 % (2.262 km) están inactivos:

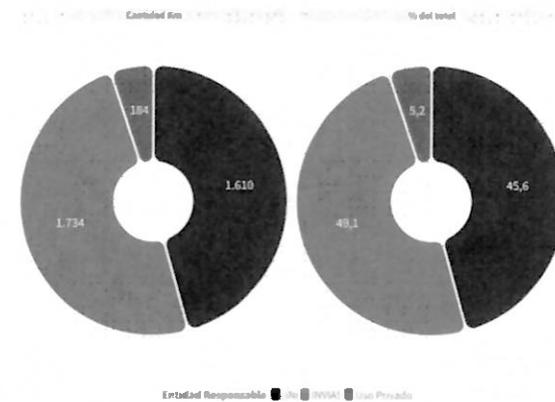


■ Gráfica 2.15. Red Férrea Nacional. Fuente: elaboración propia con datos del Inviaa y ANI.

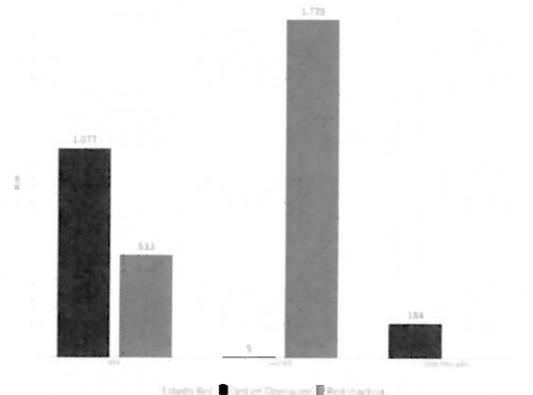
Así mismo, de la totalidad de la red férrea, el 46 % (1.610 km) se encuentra a cargo de la ANI, el 49 % (1.734 km) es administrada por el Inviaa y un 5 % corresponden a líneas de uso privado. Adicionalmente se aprecian los kilómetros de red activa e inactiva que



se encuentra a cargo de las entidades públicas y las de uso privado. De los 1610 km de red a cargo de la ANI, 1077 km se encuentran en operación y 533 km están inactivos.



■ Gráfica 2.16. Administración de la red férrea. Fuente: elaboración propia con datos del Invia y ANI.

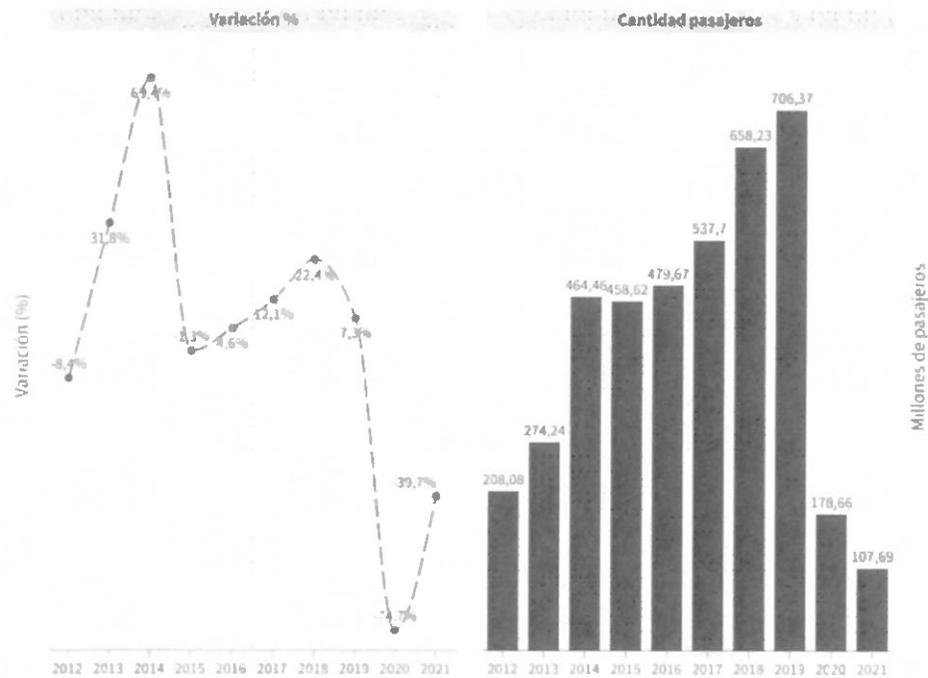


■ Gráfica 2.17. Kilómetros de red activa e inactiva. Fuente: elaboración propia con datos del Invia y ANI.

3.- En cuanto al movimiento de pasajeros en el modo férreo.

En 2021, el número pasajeros movilizados por modo férreo fue de 107.694 pasajeros, correspondiente a una disminución del 39,7 respecto al año 2020, sin presentar recuperación.

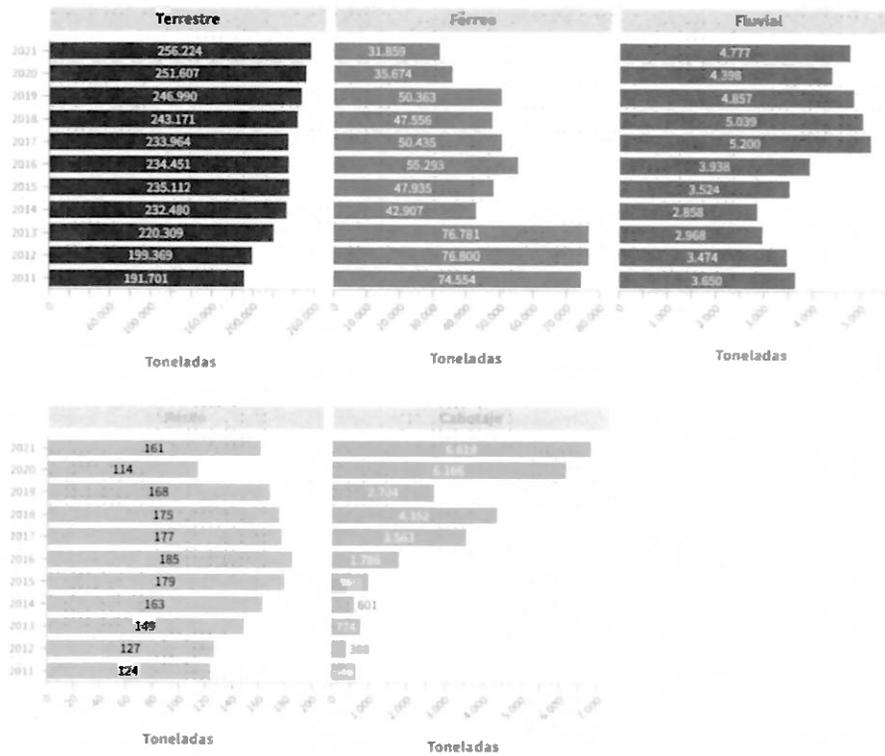
En la siguiente gráfica se observa que del año 2015 al 2019 la tendencia fue de crecimiento alcanzando en el año 2019, 706.367 pasajeros movilizados. De igual forma, se observa que la principal variación positiva se encuentra en el año 2014, en el cual, por modo férreo se transportaron algo más de 190.000 pasajeros adicionales que los transportados en 2013:



■ Gráfica 3.4. Evolución de la demanda de pasajeros en modo férreo. Fuente: elaboración propia a partir de datos ANI.

4.- En cuanto al movimiento de carga en el modo férreo.

En Colombia se movilizaron un total de 299,840 toneladas en el año 2021, lo que implicó un aumento del 3 % con respecto al 2020, en donde se había movilizado 297 millones de toneladas. El transporte terrestre carretero es el más representativo dentro del total de movilización de carga, con un 85 % de participación; seguido por el modo férreo, con el 11 %; el modo fluvial con el 2 %; el cabotaje con un 2 %, y el modo aéreo con menos del 1%:



■ Gráfica 3.7. Matriz de reparto de transporte de carga por modo de transporte. Fuente: elaboración propia con datos del Aerocivil, ANI, Cormagdalena y Supertransporte (2021).

La cifra porcentual de transporte de carga reportada (se reitera es la información oficial: Transporte en cifras, 2021), evidencia una notoria disminución de la participación del transporte férreo en materia de carga, del total nacional, comparado contra los años 2016 a 2018 (PMF, 2020 - Colombia, Ministerio de Transporte, 2019, elaborado a partir de información de Transporte en cifras y del Informe de Sostenibilidad Cerrejón 2018), que informan, que el promedio movilizado por este modo, en esos años, se encontraba entre el 21 y el 23% de la carga total.

En efecto, en el año 2021 se movilizaron más de 31,8 millones de toneladas de carga por los tres corredores férreos que actualmente se encuentran en operación y que le reportan información a la ANI (Bogotá-Belencito; La Dorada-Chiriguaná; Chiriguaná-Santa Marta).

Con respecto al año 2021 la movilización de carga por la línea férrea de Chiquinquirá - Santa Marta presentó una caída de 10,6 %, es decir, en 2020 se movilizaron 3 millones de toneladas más.



■ Gráfica 3.13. Movilización de carga por la línea férrea de Chiriguana – Santa Marta Fuente: elaboración propia con base en información de la ANI (2021).

18 Se excluye del conteo el transporte de carga que realiza la empresa Carrejón, al operar en su propia línea férrea.

Los anteriores antecedentes estadísticos, evidencian la necesidad de una apuesta institucional, y normativa que genere un marco jurídico actualizado del modo férreo, y que en el proyecto de Ley refiere exclusivamente a lo relacionado con las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, entendida como el conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte ferroviario para la movilización de trenes de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener interoperabilidad o conectividad con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional); lo que permite afirmar que no busca regularse la totalidad del régimen ferroviario sino tan solo el relacionado con la referida red nacional.

Y es que en materia de red férrea nacional y por ende del crecimiento y masificación del modo férreo en el país, se requiere generar las condiciones que garanticen un escenario atractivo para el desarrollo de transporte férreo de carga y de pasajeros eficiente y sostenible, que pasa por la actualización y optimización de una red de infraestructura articulada, a partir de bases normativas y de regulación, que definan, aspectos técnicos, operacionales e institucionales, que además garanticen recursos e inversiones públicas para potenciar su revitalización y promuevan la participación de la totalidad de actores públicos y privados en el fortalecimiento del modo.



Así las cosas, se presenta a consideración del Congreso de la República el presente proyecto de Ley con la finalidad de dotar al sector transporte de las herramientas legales que permitan la reactivación definitiva y permanente del modo ferroviario en lo relacionado con la red férrea nacional.

El proyecto de Ley establece disposiciones específicas en materia de infraestructura y transporte, acompañadas de un nuevo marco institucional y financiero que permitirá estructurar proyectos ferroviarios con unas bases sólidas que garanticen su sostenibilidad, rentabilidad y competitividad con otros modos en el largo plazo.

La definición clara de funciones de las entidades rectoras del sector en términos de administración y gestión de la infraestructura, operación del servicio, regulación y fiscalización, que permita la entrada de nuevos operadores y facilite la inversión pública y privada.

El presente proyecto es el resultado de un trabajo conjunto liderado por el Gobierno Nacional, con el apoyo de expertos internacionales del Banco Interamericano de Desarrollo. Este equipo multidisciplinario e interinstitucional, con fundamento en un análisis de la situación actual del modo ferroviario y previa verificación de buenas prácticas internacionales, elaboró una serie de recomendaciones que se condensan en este proyecto de Ley y en el Plan Maestro Ferroviario presentado en el mes de noviembre de 2020 al país y que en todo caso:

a.- Tiene una serie de antecedentes diagnósticos y de formulación como:

- El estudio contratado por el Ministerio de Transporte para "... la elaboración del marco normativo férreo colombiano enfocado en factores técnicos de diseño, construcción, mantenimiento, operación, control y aspectos de seguridad" realizado en el año 2013, (<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=10192>),
- El "Estudio del sector transporte colombiano", realizado por Findeter en septiembre de 2021 ([https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/\(6\)%20ESTUDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.findeter.gov.co/bitstream/handle/123456789/9708/(6)%20ESTUDIO%20SECTOR%20TRANSPORTE.pdf?sequence=1&isAllowed=y))
- El estudio contratado por el Ministerio de Transporte de "... Viabilidad y Conveniencia del cambio de trocha yárdica a trocha estándar y sus impactos en el Transporte de Carga y Pasajeros" (<https://www.mintransporte.gov.co/loader.php?IServicio=Tools2&ITipo=descargas&IFuncion=descargar&idFile=10105>)

b.- Para llegar a la propuesta de proyecto de Ley que aquí se pone a consideración del Honorable Congreso y que se reitera, está relacionado exclusivamente con la red ferroviaria nacional y la prestación del servicio de transporte de carga y de pasajeros



en ella, verificó y tuvo en cuenta el actual normograma en materia férrea vigente que se resume en:

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3410	20 de febrero de 2006	Departamento Nacional de Planeación	Política de estado para mejorar las condiciones de vida de la población de Buenaventura - Capítulo Infraestructura para el desarrollo	Portuario, Carretero, Férreo y Aéreo
Ley 129	13 de diciembre de 1913	Congreso de la República	Por la cual se ordena empalmar el actual ferrocarril del Tolima con el de Buenaventura. "Ferrocarril del Pacífico"	Férreo
Ley 76	15 de noviembre de 1920	Congreso de la República	Sobre policía de ferrocarriles (sanciones a las personas que violen la vía férrea)	Férreo
Decreto 1075	1 de abril de 1954	Presidencia de la República	Por el cual se dictan algunas disposiciones relacionadas con el ramo de ferrocarriles	Férreo
Ley 146	31 de diciembre de 1963	Congreso de la República	Por la cual se ordena a la nación departamentos y ferrocarriles nacionales, la construcción de unas obras y se reglamenta la futura construcción de carreteras y líneas férreas	Carretero y Férreo
Ley 21	1 de febrero de 1988	Congreso de la República	"Por la cual se adopta el programa de recuperación del servicio público de transporte ferroviario nacional, se provee a su financiación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Resolución 353	18 de enero de 1996	Ministerio de Transporte	Por la cual se fijan tarifas de peajes para el transporte de carga en el modo férreo durante el tiempo de rehabilitación de la vía férrea	Férreo
Decreto 1586	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se ordena liquidar la empresa ferrocarriles nacionales de Colombia, se adoptan normas para su liquidación y se dictan otras disposiciones	Férreo
Decreto 1587	18 de Julio de 1989	Presidencia de la República	Por el cual se dictan normas generales para la organización y operación del sistema de transporte público ferroviario nacional.	Férreo
Decreto 1588	18 de julio de 1989	Presidencia de la República	Por la cual se crea la empresa colombiana de vías férreas "ferrovías- y se dictan normas para su organización y funcionamiento.	Férreo
Documento Conpes 2776	26 de abril de 1995	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte	Estrategia para modernización de la red férrea.	Férreo
Decreto 3109	30 diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, prestación del servicio público de transporte masivo de pasajeros y la utilización de los recursos de la Nación	

**MINISTERIO DE TRANSPORTE**

Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Decreto 3110	30 de diciembre de 1997	Presidencia de la República	Por el cual se reglamenta la habilitación, y la prestación del servicio público de transporte ferroviario	Férreo
Resolución 693	15 de septiembre de 1998	Empresa Colombiana de Vías Férreas Ferrovías	Por la cual se reglamenta la autorización para los permisos de cruce "ferrovías"	Férreo
Resolución 1070	27 de Marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por medio de la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de Transporte Ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana - Santa Martha	Férreo
Decreto 1791	26 de junio de 2003	Presidencia de la República	Por medio del cual el gobierno suprime la empresa colombiana de vías férreas (ferrovías) y ordena su liquidación	Férreo
Decreto 1072	13 de abril de 2004	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte por cable de pasajeros y carga	Aéreo y Férreo
Resolución 075	10 de febrero de 2005	Ministerio de Transporte	Por la cual se autoriza provisionalmente la composición de trenes para la operación férrea en el tramo la loma - puerto drummond para la firma drummond ltda. y se adoptan otras disposiciones	Férreo
Decreto 2089	21 de junio de 2005	Ministerio de Transporte	Por el cual se amplía el plazo para la liquidación de la empresa colombiana de vías férreas ferrovías en liquidación	Férreo
Resolución 1070	27 de marzo de 2006.	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros del corredor férreo Chiriguana-Santa Marta.	Férreo
Decreto 888	21 de marzo de 2006	Ministerio de Transporte	Por el cual se establecen los criterios para la fijación de las tarifas correspondientes a los usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros por el corredor férreo Chiriguana - Santa Marta	Férreo
Documento Conpes 3512	7 de abril de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público	Importancia estratégica del proyecto de concesión sistema ferroviario central	Férreo
Resolución 184	6 de enero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se establecen las tarifas correspondientes a los operadores y usuarios de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el corredor del sistema férreo central.	Férreo
Resolución 000453	12 de febrero de 2009	Ministerio de Transporte	Por la cual se adopta el factor de ajuste de la tarifa a cobrar por el uso de la red férrea en el corredor Chiriguana - Santa Marta	Férreo



Tipo documento	Fecha de emisión	Ente generador	Epígrafe y/o descripción del documento	Modo de transporte
Documento Conpes 3535	18 de julio de 2008	Departamento Nacional de Planeación, Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte e Instituto Nacional de Concesiones.	Concepto previo favorable para la prórroga o adición de los contratos de concesión vial y férrea	Férreo
Resolución 241	24 de Mayo de 2011	INCO	Por la cual se fija el procedimiento para el otorgamiento de los permisos para el uso, la ocupación y la interventoría de la infraestructura férrea nacional concesionada	Férreo
Decreto 1008	15 de mayo de 2015	Ministerio de Transporte	Por el cual se reglamenta el servicio público de transporte masivo de pasajeros por metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram	Férreo

Mediante este proyecto de Ley se adoptan las propuestas sugeridas por el equipo que liderado por el Gobierno Nacional, con el apoyo de expertos internacionales del Banco Interamericano de Desarrollo y con fundamento en los antecedentes asociados a estudios y el actual normograma nacional en el tema férreo, se determinaron son las temáticas y contenidos que permitan responder de manera adecuada a la necesidad de reactivar y potenciar el modo ferroviario para mejorar la competitividad del sector y del país, en lo relacionado con la red ferroviaria nacional.

Y es que se hace necesario, establecer un marco normativo que no genere y/o remueva los obstáculos a la inversión, operación y mantenimiento de proyectos férreos y que facilite la prestación del transporte de carga y de pasajeros mediante este modo en la red férrea nacional. Lo anterior significa adoptar medidas que faciliten y viabilicen construir, mantener y operar una infraestructura férrea de transporte moderna para el país, que conecte los centros de producción con los puertos y los centros de consumo, permita un adecuado transporte de pasajeros, y que actúe de manera interconectada – interoperable y complementaria con los demás modos.

Contenido

El proyecto de Ley se compone de 39 artículos divididos en 9 títulos, 1 de los cuales, el título IV, tiene 4 capítulos.

A continuación se describe los contenidos generales de los títulos, capítulos y artículos del PL así:

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES



Contiene su objetivo, los principios que la informan, el ámbito de aplicación y las definiciones técnicas que permiten un entendimiento unívoco sobre los diferentes elementos y contenidos técnicos asociados a la infraestructura ferroviaria nacional y la prestación del servicio público de transporte férreo.

ARTÍCULO 1. OBJETO.

Se señala como objeto de la Ley la regulación de la actividad asociada a la red férrea nacional y de la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS.

Se indica que además de los principios generales contenidos en el marco jurídico vigente, surgen principios específicos que permiten la correcta implementación y puesta en ejecución de los contenidos normativos del proyecto de ley, así como de la reglamentación expedirse una vez ella sea aprobada por el Congreso de la República.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN.

En cuanto al ámbito de aplicación, se indica:

a.- Que la Ley es aplicable al desarrollo construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, las disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación y

b.- De aquellas actividades y servicios ferroviarios que, sobre otras infraestructuras ferroviarias diferentes a la nacional, cuando se integren con la nacional.

Igualmente se establece que en las materias no reguladas expresamente se deberá dar aplicación a lo previsto en las leyes generales de transporte y en las leyes preexistentes sobre la actividad ferroviaria.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES.

Incluye, las principales definiciones técnicas para aplicar esta Ley, especialmente para aquellos conceptos o terminologías que no están formal y jurídicamente adoptadas hasta el momento.

TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

Hace referencia a las autoridades competentes en materia ferroviaria a nivel nacional, así como aquella responsable del componente regulatorio para el modo ferroviario,



especialmente para aquellas materias relacionadas con la planificación y ejecución de proyectos ferroviarios, regulación económica y técnica del sector y la construcción, mantenimiento y operación del transporte ferroviario de carga y de pasajeros, incluyendo las autoridades con competencia en materia de seguridad vial para el modo y la referencia a la encargada de la inspección, vigilancia y control. Dichas entidades ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.

Es pertinente señalar cómo este proyecto de Ley plantea contenidos que deben ser adoptados como lineamientos generales por el Congreso de la República en el ejercicio de sus competencias y el señalamiento expreso de que con base en ellas, las diferentes autoridades públicas expedirán las reglamentaciones técnicas y de marco regulatorio y regulatorio económico que hagan eficiente, seguro, oportuno accesible y sostenible la prestación del servicio, lo que incluye sus infraestructuras asociadas.

ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE.

Se indica que es la máxima autoridad de transporte ferroviario nacional, encargado, de la formulación de adopción de las políticas en la materia, incluida la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo, hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT

ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA.

Asigna a la agencia nacional de seguridad vial o a quien haga sus veces la competencia de generación de lineamientos de seguridad vial y de gestionar investigar siniestros sobre los correos referidos correspondientes a la red férrea nacional.

ARTÍCULO 7 COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT.

En el marco de la legislación vigente, se le asigna la competencia para el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.

ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT.

A partir de las competencias asignadas en su decreto de creación, se indica que es la entidad encargada de formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.



ARTÍCULO 9 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS.

Se le asigna la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación, además de ser la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo

ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA.

Se prevé como la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la infraestructura ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.

ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL .

Se expresa que es la Superintendencia de Transporte, la encargada de las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura

TÍTULO III INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

Contiene disposiciones relativas a la planificación y priorización de la infraestructura ferroviaria en especial en el desincentivo de la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional, así como las reglas para su autorización cuando ello sea absolutamente necesario; de igual forma también se indican los lineamientos generales relacionados con la conexión de la Infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias, con el fin de que exista una coordinación adecuada para garantizar las condiciones de interoperabilidad y seguridad en dichos corredores.

Lo anterior, teniendo en cuenta que el mayor aprovechamiento de la red férrea del país se dará en la medida en que exista complementariedad entre diferentes corredores y de éstos con las demás infraestructuras de transporte.

Por último, en este título se establecen criterios generales y obligantes que permitan una adecuada implementación, incluso desde la estructuración y construcción de la infraestructura de la red ferroviaria nacional, del ancho de vía, el gálibo y las zonas de servicio ferroviario; así como de la necesaria implementación de los servicios de comunicaciones y tecnologías de la operación de este modo.

ARTÍCULO 12 PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL.

Determina las directrices y criterios generales relacionados con la generación de pasos a nivel sobre la red férrea nacional, que por regla general deben evitarse, y sólo en los términos señalados en dicho artículo, podrán ser implementados temporal o



permanentemente; indicando en todo caso que deberán establecerse normas técnicas y de seguridad para el efecto.

ARTÍCULO 13 CONEXIÓN DE LA RED FÉRREA.

En este artículo se indica que el Ministerio de Transporte, con los insumos que se generan incluso por las entidades con competencias propias en la materia, establecerá los lineamientos técnicos y operativos, además de los mecanismos o procedimientos jurídicos, que se requieran para garantizar la conexión de la infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores y/o infraestructuras férreas.

ARTÍCULO 14. ANCHO DE VÍA.

Se indica con claridad que el Ministerio de Transporte en conjunto con la la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores férreos en operación o en estructuración, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.

ARTÍCULO 15 GÁLIBO FERROVIARIO.

En este artículo se indica que las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálibo ferroviario que estas mismas determinen para cada uno de los corredores.

ARTÍCULO 16. ZONAS DE SERVICIO FERROVIARIO.

Se indica como, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora y a partir de los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT se encargarán de definir y garantizar zonas de servicio ferroviario, zonas de talleres y/o zonas francas alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga que se definan en la estructuración o planeación de cada corredor para garantizar la realización de actividades complementarias propias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad, además de articulándolo con los instrumentos de ordenamiento territorial del municipio, departamento y/o área metropolitana.

ARTÍCULO 17. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE.

Se indica como el Ministerio de Transporte, será el encargado de establecer los requisitos de los servicios asociados a los SIT y sus escenarios de interoperabilidad y multimodalidad incluida la articulación de los sistemas de gestión de tráfico ferroviario



con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT.

ARTÍCULO 18 INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL.

Se indica que los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional, debiéndose prever para los suelos objeto de su implantación actual o futura el régimen de usos referente a dicha operación, así como el establecimiento de un régimen de usos para las áreas aferentes que impidan o perturben la prestación del servicio público de transporte férreo.

ARTICULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL.

Se establecen las directrices generales de relacionamiento entre la infraestructura ferroviaria nacional y los elementos y condiciones patrimoniales de alguna de ellas cuando sean declaradas como bienes de interés cultural.

TÍTULO IV TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

Bajo el título IV se definen los parámetros del servicio público y privado del transporte ferroviario de carga y pasajeros; los requisitos, procedimiento y características del permiso de operación; de igual manera incluye los requisitos, que no se habían definido anteriormente, acerca de la prestación del servicio público de transporte férreo con equipos que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos, así como con el debido registro ante la autoridad competente. Finalmente, establece el componente de formación basada en competencias para el personal operador o auxiliar de trenes en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas para este fin.

CAPÍTULO I PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

ARTÍCULO 20. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FÉRREA.

En este capítulo y artículo, se indica que los proyectos con los que se desarrolle infraestructura férrea pública nacional, territorial o privada de carga y pasajeros, deberán cumplir con la normatividad y estándares vigentes o que se establezcan por el Ministerio de Transporte en cuanto a seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de



Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios

CAPÍTULO II POLÍTICA DE ACCESO

ARTÍCULO 21. POLÍTICA DE ACCESO.

Se asigna expresamente a los Gestores o Administradores de vías férreas públicas la obligación de expedir e implementar una política de acceso a las vías férreas públicas.

ARTÍCULO 22. PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE ACCESO

Se determinan los principios orientadores de la política de acceso a cargo de los gestores administradores de las vías férreas públicas.

ARTÍCULO 23. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL

Se indican los requisitos para el acceso a cualquiera de los tramos que componen la Red férrea nacional, por parte de los usuarios que tengan dicho objetivo.

CAPÍTULO III PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 24. PRESTACIÓN DEL SERVICIO.

Se establecen de forma detallada los criterios, directrices y requisitos generales para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la reserva nacional; indicando en todo caso que esas condiciones deberán ser reglamentadas técnicamente por el Ministerio de Transporte

ARTÍCULO 25. DERECHOS DE LOS USUARIOS.

Se establece con claridad el derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios.

ARTÍCULO 26. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA.

Se establece como de responsabilidad de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora el diseño, operación y sostenimiento de un sistema adecuado de información para la comunidad en cada corredor ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.

CAPÍTULO IV MATERIAL RODANTE Y TRIPULANTES

ARTÍCULO 27. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES.



Establece como responsabilidad de los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario, que se haga con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y de conformidad con las especificaciones técnicas que al efecto expida el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 28. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS.

Prevé el deber de la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario, con el fin de promover que este servicio se brinde con los principios de enfoque diferencial y equidad de género y los mejores estándares de calidad y seguridad.

TÍTULO V RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO

Mantiene la existencia actual de un canon por uso de infraestructura que podrá cobrar la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria, a través del Gestor o Administrador de la Infraestructura Ferroviaria, como un componente de la tarifa que se utiliza para amortizar total o parcialmente los costos de capital, el mantenimiento y operación de la infraestructura y, que deben pagar todos los usuarios de un corredor férreo. Los principios, límites y responsabilidades institucionales para la fijación de estos cánones y de las tarifas y se mantiene el esquema actual de libertad tarifaria vigilada en el transporte ferroviario de carga.

Se incluye, además, el lineamiento para la Comisión de Regulación de Infraestructura de Transporte o quien haga sus veces de establecer la metodología para la fijación de las tasas por uso de Infraestructura Ferroviaria y el control de tráfico del Material Rodante, con base en la cual, las Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria cobrarán una tasa por el uso de las infraestructuras a su cargo a los operadores, a través de los Gestores o Administradores de la Infraestructura Ferroviaria.

Igualmente, se establece el principio de destinación de las contraprestaciones ferroviarias en actividades directamente relacionadas con la estructuración, construcción, mantenimiento, operación y administración del transporte ferroviario o infraestructura que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria en lo que tiene que ver con este modo de transporte, y nunca en una proporción mayor al 15% del recaudo, para este último propósito. Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de la Infraestructura de Transporte (UPIT) y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la entidad titular y la ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.



ARTÍCULO 29 TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA.

Define las reglas y elementos a tener en cuenta para fijar la tarifa por uso de infraestructura.

ARTÍCULO 30 REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO.

Señala la libertad regulada en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros, indicando que serán los estudios periódicos que realice la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces la que determinará si existe necesidad de intervención a través de la regulación de la tarifa, que en todo caso deberá evitar abusos de posición dominante.

TÍTULO VI INCENTIVOS TRIBUTARIOS

Incluye disposiciones en materia de incentivos tributarios por beneficios ambientales que concreten el principio de sostenibilidad ambiental y que incentiven el modo, tales como: excluir de IVA y de aranceles de importación los equipos, elementos, maquinaria y servicios que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros y una exención a la sobretasa a los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional.

Es importante señalar que la redacción de estas normas corresponde a la ampliación de beneficios existentes para otras tecnologías o modos de transporte en el país.

ARTÍCULO 31. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA.

Expresa la exención de este tributo a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia; así el deber de evaluación por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales de la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

ARTÍCULO 32. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM.

Busca incluir un párrafo al artículo 118 de la Ley 488 de 1998, en el que se establezca como exención a la sobretasa a la gasolina motor y al ACPM los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional



que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible, a partir de la reglamentación que realice el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Minas y Energía.”

TÍTULO VII CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

Prevé el concepto corredor verde, como aquel que conforme a los planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria señale como en desuso o deshabilitados, a fin de que sean usados otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que no podrán ser recuperados como corredores ferroviarios de importancia para la Nación, a partir de los criterios que establezca para el efecto el Ministerio de Transporte.

De igual manera indica que la entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores verdes, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación y que dentro de los corredores verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

ARTÍCULO 33 CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS.

Indica que la la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental, a partir de los criterios mínimos para el efecto, que defina el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 34 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO.

Señala que la entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo anterior, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.

ARTÍCULO 35 EXPLOTACIÓN COMERCIAL.



Indica que dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Establece aspectos asociados a un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad de los proyectos ferroviarios de importancia estratégica contarán con del mismo, previo concepto de los Ministerio de Transporte y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible y la posibilidad del administrador de la infraestructura ferroviaria de priorizar aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 36. ESTRATEGIA AMBIENTAL.

Indica que los proyectos ferroviarios de importancia estratégica contarán con un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad del mismo, previo concepto de los Ministerio de Transporte y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

ARTÍCULO 37. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES).

Radica en cabeza del administrador de la infraestructura ferroviaria la priorización de los proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

Establece las normas de transición y de vigencia del proyecto de ley.

Bibliografía

Colombia, Vicepresidencia de la República – Ministerio de Transporte – Departamento Nacional de Planeación – Instituto Nacional de Vías – Agencia Nacional de Infraestructura (2020). Plan Maestro Ferroviario (PMF). <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Prensa/Plan-Maestro-Ferroviano.pdf>

Colombia, Ministerio de Transporte (2021). Transporte en cifras 2021. <https://plc.mintransporte.gov.co/Portals/0/Documentos/transporte%20en%20cifras/Transporte%20en%20Cifras%202021%20Version%2019%20julio.pdf?ver=2022-07-22-160700-850/>



España. Ley del Sector Ferroviario. Ley 39/2003, de 17 de Noviembre contenida en el Boletín Oficial Español, BOE del 18 noviembre 2003, núm. 276, Ley derogada por la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario BOE del 30 de septiembre de 2015, núm. 234.

Organización Latinoamericana de Energía, OLADE (2018). Consumo de energía y emisiones de CO2 en el sector transporte. <http://www.olade.org/wp-content/uploads/2019/08/Consumo-de-energ%C3%ADa-y-Emissiones-de-CO2-en-el-Sector-Transporte.pdf>.

Unión Europea, UE. Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=celex:32012L0034>

De los honorables Congresistas,

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ
Ministro de Transporte

PROYECTO DE LEY NO. __

Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente Ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.

ARTÍCULO 2. PRINCIPIOS. Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:

- a. **Articulación Territorial.** Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red ferroviaria nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interconexión e interoperabilidad, a partir de una planeación de redes sistemática, armónica, técnica, coordinada y conducente.
- b. **Libertad de acceso y competencia:** El acceso a la red férrea nacional será, salvo las excepciones previstas en esta ley y la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte ferroviario y su condición de servicio esencial.

El modelo de negocio que se adopte en cada red o línea es particular a las necesidades de cada proyecto y debe cumplir los criterios mínimos definidos para garantizar los valores de la libre y justa competencia.

- c. **Planeación e integración.** La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa, que propenda por su integración e interoperabilidad en escenarios de multimodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.
- d. **Prioridad de la Red Ferroviaria.** Los corredores ferroviarios y las vías de la Red Ferroviaria Nacional gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.
- e. **Sostenibilidad Ambiental.** Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, reconociendo las ventajas del modo ferroviario frente a otros modos, que coadyuvan a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial.

- f. **Sostenibilidad en la inversión.** Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario.
- g. **Seguridad en la operación.** Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación y de la infraestructura, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a la planeación, desarrollo, diseño, construcción, mantenimiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con lo dispuesto en la normativa nacional y supranacional vigente para el sector ferroviario.

Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura y sobre otras infraestructuras ferroviarias cuando se integren con la red nacional.

PARÁGRAFO. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013 el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte para reglamentarla.

ARTÍCULO 4. DEFINICIONES. Para interpretar y aplicar esta Ley se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

- a. **CAPACIDAD FERROVIARIA.** La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario en condiciones de seguridad, en un período dado y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para programar los surcos ferroviarios solicitados.

La capacidad ferroviaria en la operación de tramos de un corredor férreo debe ser determinada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional con el apoyo del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, en los casos que aplique, a lo que procederá a partir de las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.

- b. **CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO – CCT:** Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del tráfico, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional, a cargo de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.

- c. **CORREDOR FERROVIARIO.** Es la franja de terreno de propiedad de la Nación entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.
- d. **ENTIDAD EJECUTORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o administración y/o operación y/o explotación de la infraestructura ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación y celebración de contratos, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades.
- e. **ENTIDAD TITULAR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Entidad pública propietaria de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 del Decreto 1791 de 2003 y 3 del Decreto 1292 de 2021 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.
- f. **ESTACIÓN FERROVIARIA:** Es el conjunto de elementos compuesto por: patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, plataformas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las estaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga y pasajeros.
- g. **FRANJA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN OBLIGATORIA.** Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación férrea.

Los criterios para definir dicha franja serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta particularidades de la infraestructura ferroviaria y/o operación de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma individual.
- h. **GÁLIBO FERROVIARIO LIBRE DE OBSTÁCULOS.** Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos por encima de la vía ferroviaria para para la circulación de material rodante, en un corredor determinado.
- i. **GESTOR O ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.
- j. **HABILITACIÓN:** Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte ferroviario, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la conceda.
- k. **INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Es el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones, bienes muebles e inmuebles y bienes tangibles e intangibles, necesarias para prestar los servicios ferroviarios y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno natural intervenido y/o no

intervenido y/o mejorado y/o vías férreas y/o rieles y/o traviesas y/o balasto y/o estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos superiores e inferiores, canales, cercas y equipo de protección contra el ruido, con cualquier ancho, tipología y/o sistema férreo, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes eléctricas y/o redes de sistemas inteligentes de transporte, estaciones ferroviarias con sus anexidades, necesarios para la seguridad de la operación del proyecto férreo, de propiedad pública nacional a través de la entidad titular de ella, y que hace parte de la red férrea nacional.

- l. MATERIAL RODANTE.** Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas.
- m. OPERACIÓN FERROVIARIA:** Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes- ROT establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.
- n. OPERADOR MIXTO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.** Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.
- o. OPERADOR PRIVADO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.** Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas a legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.
- p. OPERADOR PÚBLICO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.** Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte, y contar con autorización de un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.
- q. PERMISO DE OPERACIÓN:** Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.
- r. PRESTACIÓN PRIVADA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y/O PASAJEROS EN LA RED FERREA NACIONAL.** Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas, a cambio, usualmente, del pago de una contraprestación económica.
- s. PRESTACIÓN PÚBLICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y/O PASAJEROS EN LA RED FERREA NACIONAL.** Es aquel que presta un operador público del servicio de transporte ferroviario debidamente habilitado por la autoridad competente, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante exclusivo del servicio de transporte férreo que requiera usar la red férrea nacional para el efecto.

- t. **RED FÉRREA NACIONAL.** Conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte ferroviario para la movilización de trenes de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener interoperabilidad o conectividad con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).
- u. **REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE TRENES – ROT:** Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás vehículos que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la Entidad Ejecutora o el Gestor o Administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte.
- v. **SERVICIOS FERROVIARIOS:** Son aquellas actividades y acciones necesarias y orientadas a la movilización de carga y/o pasajeros sobre la Infraestructura Ferroviaria Nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la Infraestructura Ferroviaria Nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros.
- w. **SISTEMAS DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES):** Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE han sido adoptados por distintos países, con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.
- x. **SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN, TELECOMUNICACIONES Y DE CONTROL DE TRÁFICO:** Es un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor ferroviario. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes.
- y. **SURCO FERROVIARIO:** Ventana de tiempo entre una hora de inicio y una de finalización para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.
- z. **TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.** Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.

TÍTULO II

AUTORIDADES COMPETENTES

ARTÍCULO 5. MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y su regulación técnica en materia de infraestructura,

transporte y tránsito del modo férreo. Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.

Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación y mantenimiento de vías y en general infraestructura ferroviaria, así como del procedimiento y las condiciones para el trámite de asignación de surcos ferroviarios que otorga el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria, así como de los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de seguridad ferroviaria, los reglamentos de operación, y demás regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo que se requiera.

Asimismo, estará encargado de regular y determinar los lineamientos técnicos necesarios para que la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria defina las gestiones para garantizar las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea que se vaya a desarrollar.

ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA. En materia de infraestructura y servicios ferroviarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria, y de gestionar e investigar siniestros sobre los corredores férreos, de conformidad con la normativa vigente.

ARTÍCULO 7 COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT. De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, es el encargado del diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2º del Decreto en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º ibídem.

PARÁGRAFO. Hasta tanto entre en operación la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte - CRIT, su objeto y funciones en lo relacionado con el modo ferroviario serán ejercidas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine.

ARTÍCULO 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT. De conformidad con el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 946 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios ferroviarios la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, será la entidad competente para formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.

Todo lo anterior, desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte, en coordinación con los lineamientos de política vigentes expedidos por el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, y con el objetivo de planear nuevos desarrollos que configuren la red férrea de transporte y que garantice la conectividad e interoperabilidad del modo con la red de transporte existente a cargo de la Nación, los departamentos y/o municipios, directamente o a través de nodos.

Además, podrá evaluar y dar concepto sobre propuestas o iniciativas de proyectos regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional para su viabilidad, adecuada articulación con la planeación nacional, interoperabilidad, y priorización de proyectos.

Lo anterior, sin perjuicio de las demás funciones que legal y reglamentariamente le correspondan a la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT en relación con el modo de transporte férreo.

ARTÍCULO 9 INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS conservará la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, la entidad será la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo.

ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI será la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional como Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la infraestructura ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.

ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura estarán a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.

TÍTULO III

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

ARTÍCULO 12 PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional deberá planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, evitando la conformación de pasos al mismo nivel sobre las vías férreas con otras vías férreas, vías vehiculares y/o vías peatonales. Cuando ello no sea posible, los interesados en el paso a nivel deberán realizar los estudios y diseños que permitan demostrar la necesidad de estos, y su procedencia desde la perspectiva técnica y de seguridad, entre otras, que permitan su evaluación y eventual autorización por la entidad ejecutora o en su defecto por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con lo definido por la normativa del Ministerio de Transporte expedida para tal efecto.

El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlará la prestación del servicio de monitoreo, control de tráfico y operación de los pasos a nivel que cuenten con autorización de uso por parte de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.

En todo caso y como regla general, las infraestructuras que prevean el tránsito de vehículos motorizados y no motorizados del orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que o bien hayan sido construidas en fecha posterior a la construcción de la vía ferroviaria o que pretendan ser construidas en el futuro y que la crucen en su recorrido, deberán contar con pasos inferiores o superiores, según estudio técnico que lo soporte.

En el caso que el titular de dicha vía demuestre que no cuenta con los recursos para la construcción del paso a desnivel, deberá solicitar al gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria la autorización del mantenimiento o construcción de un paso a nivel que se entenderá para todos los efectos, como provisional, hasta tanto se construya la solución definitiva a desnivel.

En todo caso, el paso a nivel provisional deberá cumplir las normas técnicas y de seguridad para todos los actores viales, incluyendo las disposiciones para el espacio público; dispuestas por la autoridad de transporte competente, sin que este afecte la operación ferroviaria; los costos de construcción y operación de dichas soluciones temporales serán asumidos por el titular de dicha vía

de orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada que cruce las vías y corredores férreos de la red férrea nacional.

ARTÍCULO 13 CONEXIÓN DE LA RED FÉRREA. El Ministerio de Transporte, establecerá los lineamientos técnicos y operativos y determinará los mecanismos jurídicos que permitan garantizar la conexión de la infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias, con el fin de que exista una coordinación eficiente, armónica, técnica, concertada y conducente que permita contar con una red férrea engarantizar las condiciones de interoperabilidad y seguridad en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad aplicables.

ARTÍCULO 14. ANCHO DE VÍA. El Ministerio de Transporte, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores férreos de la Red Férrea Nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido.

Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional, las temporalidades para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de la infraestructura de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores férreos, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc. En caso de que el corredor en evaluación se encuentre en operación, se debe garantizar que dicha operación no se vea restringida con la migración de la trocha.

Los contratos que se presenten en estructuración para prefactibilidad, deberán considerar desde el inicio los aspectos técnicos y financieros necesarios para que el diseño de la nueva vía o la rehabilitación de la vía existente que se propone estructurar, sea concebido a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914mm) o dual, pero el diseño alimétrico, planimétrico, de gálidos de paso y aparatos de vía, como cambiavías, deben ser diseñados a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional.

ARTÍCULO 15 GÁLIDO FERROVIARIO LIBRE DE OBSTÁCULOS. Las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálido ferroviario libre de obstáculos que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante las características geométricas de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa internacional que aplique.

ARTÍCULO 16. ZONAS DE SERVICIO FERROVIARIO. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora se encargarán de definir y garantizar zonas de servicio ferroviario, zonas de talleres y/o zonas francas alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga que se definan en la estructuración o planeación de cada corredor para garantizar la realización de actividades complementarias propias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.

Esto debe ser articulado con los instrumentos de ordenamiento territorial del municipio, departamento y/o área metropolitana, y con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT.

PARÁGRAFO 1. Dentro de estas zonas de servicio, se debe garantizar la interoperabilidad de servicios de carga y pasajeros, debiéndose articular para el efecto el gestor o administrador de la

infraestructura ferroviaria nacional y a la autoridad de transporte de pasajeros, en el caso que ello sea necesario.

PARÁGRAFO 2. Sin perjuicio de las actividades a que se refiere el presente artículo, dentro de la zona de servicio ferroviario podrán realizarse otras de carácter industrial, comercial y de servicios que promuevan el crecimiento del tráfico ferroviario de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.

PARÁGRAFO 3. Para las zonas de servicio ferroviario de iniciativa y beneficio privado, los originadores deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los documentos de ordenamiento territorial que aplique en la zona de intervención, de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 5 de la presente ley.

ARTÍCULO 17. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los sistemas inteligentes de transporte – SIT y sus escenarios de interoperabilidad y multimodalidad incluida la articulación de los sistemas de gestión de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT, para ello, se deberán tener en cuenta los escenarios de comunicaciones que requieren este tipo de sistemas, en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para promover, desarrollar y garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.

ARTÍCULO 18 INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Los planes de ordenamiento territorial municipales, distritales y/o departamentales que se desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional, debiéndose prever para los suelos objeto de su implantación actual o futura el régimen de usos referente a dicha operación, así como el establecimiento de un régimen de usos para las áreas aferentes que impidan o perturben la prestación del servicio público de transporte férreo.

ARTICULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL. Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional que lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como bienes de interés cultural – BIC, del orden nacional departamental, municipal o distrital, no podrán impedir que sean objeto, de modificaciones, ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre que se sigan manteniendo operativos y/o en todo caso hagan parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y que se demuestre la necesidad de la intervención.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 29 y 30 de la presente Ley.

TÍTULO IV

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

PRESTACIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO Y PRIVADO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

ARTÍCULO 20. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FÉRREA. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura férrea pública nacional, territorial o privada de carga y pasajeros, deberán cumplir con la normativa y estándares vigentes o que se establezcan por el Ministerio de Transporte en cuanto a seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios. Cuando estos no estén regulados, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes.

ARTÍCULO 21. ENTIDADES TERRITORIALES. Las entidades de orden público territorial, regional o municipal, podrán solicitar ante el Ministerio de Transporte y la Entidad Titular de la infraestructura ferroviaria correspondiente, con previo concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, ser Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidades Titulares de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios de carga y/o pasajeros regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional. En el caso que se solicite ser Entidad Titular, se requerirá de un proceso de entrega y cesión del tramo o corredor de la Red Férrea Nacional sobre el que se realizó la solicitud por parte de la Entidad Titular a la Entidad Solicitante.

CAPÍTULO II

POLÍTICA DE ACCESO

ARTÍCULO 21. POLÍTICA DE ACCESO. Los Gestores o Administradores de vías férreas públicas tienen la obligación, a partir de la entrada en vigencia de esta Ley, de expedir e implementar una política de acceso a las vías férreas públicas. Esta política de acceso será de carácter vinculante para los Gestores o Administradores, los usuarios de los corredores férreos de la red férrea nacional y los solicitantes de acceso.

PARÁGRAFO: EL Ministerio de Transporte será el encargado de avalar y autorizar la política de acceso a los corredores férreos.

ARTÍCULO 22. PRINCIPIOS DE LA POLÍTICA DE ACCESO: La política de acceso a las vías férreas públicas otorgadas en concesión se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de libre competencia, acceso universal, prestación eficiente del servicio, cobertura para atender la totalidad de la demanda y, particularmente a los siguientes:

- a. **Buena fe:** Los gestores o administradores, terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la Ley y la Política de Acceso.
- b. **Celeridad:** De acuerdo con la política de acceso que se establezca, los concesionarios se comprometen a llevar a cabo un procedimiento acelerado para facilitar el acceso a las vías férreas públicas otorgadas en concesión.
- c. **Eficiencia:** Los concesionarios administrarán las vías férreas de manera técnica, segura y eficiente. Por lo tanto, se podrán adoptar las decisiones técnicas y administrativas que se consideren necesarias con el fin de optimizar el uso eficiente de las vías férreas públicas otorgadas en concesión.
- d. **Libre Competencia:** Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.
- e. **Neutralidad:** Cada usuario tendrá derecho, tal y como sea regulado por el Gobierno, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes.

- f. **No discriminación:** En las políticas de acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.
- g. **Primero en el Tiempo Primero en el Derecho:** se asignará capacidad disponible a las solicitudes de acceso por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos establecidos en la política de acceso.
- h. **Suficiencia:** Las tarifas deben asegurar la amortización de los costos y gastos de operación, más una utilidad, incluyendo la expansión, conservación y mantenimiento de las vías férreas públicas otorgadas en concesión de acuerdo con el Decreto 888 de 2006.
- i. **Transparencia:** Las políticas de acceso y sus regímenes tarifarios son explícitos y en su totalidad de carácter público para todos los terceros solicitantes, usuarios y terceros.

ARTÍCULO 23. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL Podrán acceder a cualquiera de los tramos que componen la Red Férrea Nacional, los operadores que cuenten con la habilitación y la autorización de permiso para la operación y autorización de puesta en marcha del material rodante expedidos por el Ministerio de Transporte de acuerdo con la normativa vigente, y la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte.

Para acceder a uno o más tramos de la Red Férrea Nacional que se encuentren concesionados o entregados en administración, adicionalmente se deberá cumplir con lo establecido en la respectiva Política de Acceso y se deberá suscribir como requisito previo para acceder a la línea férrea un Contrato de Usuario. Los Concesionarios o Administradores permitirán el ingreso de otros operadores sin más requisitos que los establecidos en los contratos de concesión, en la Política de Acceso de cada Concesionario y en la Ley, siempre y cuando exista capacidad de circulación en el respectivo tramo de la vía.

CAPÍTULO III

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 24. PRESTACIÓN DEL SERVICIO. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, el permiso de operación, y la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente de conformidad con lo señalado en la presente ley y en la reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte.

El permiso de operación será otorgado por el Ministerio de Transporte de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto éste establezca, previa solicitud del interesado; este permiso es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas

El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros obliga al beneficiario a cumplir lo autorizado de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas, y por lo tanto es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público o privado del servicio de transporte ferroviario y que afecten la debida prestación del servicio, basada en actuaciones autónomas o verificaciones de cumplimiento realizadas a través de información aportadas por la entidad titular, ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda.

PARÁGRAFO 1. Cuando para dicho permiso se requiera el otorgamiento de alguna garantía según las condiciones establecidas en la normativa vigente, la misma podrá otorgarse de acuerdo con las condiciones previstas en el reglamento que expida para ello el Ministerio de Transporte o sus entidades adscritas o vinculadas.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario. Hasta tanto el Ministerio de Transporte expida la nueva reglamentación a que haya lugar, para la expedición de las habilitaciones de los operadores se deberá acreditar el cumplimiento de los requisitos establecidos en la normativa vigente al momento de la expedición de la presente ley.

PARÁGRAFO 3. Los requisitos y procedimientos para la solicitud y asignación de surcos ferroviarios en la red férrea nacional serán definidos a través de la normativa expedida para ello por el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 4. Será prohibido obstaculizar o afectar de cualquier manera el tránsito o circulación ferroviaria, en particular con acciones o elementos que pongan en riesgo la operación, la seguridad o la continuidad de la prestación del servicio público de transporte ferroviario. En caso de que se presenten obstaculizaciones en vía férrea, la autoridad competente establecerá las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.

PARAGRAFO 5. El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos para que los operadores de transporte ferroviario y los gestores o administradores ferroviarios cuenten con un Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, como requisito para la expedición del permiso de operación.

ARTÍCULO 25. DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios y, en cada caso, en los contratos que celebren con las Empresas Ferroviarias. Lo anterior sin perjuicio, de que estos derechos puedan ser detallados y adicionados en el reglamento, en la habilitación y en los permisos de operación.

ARTÍCULO 26. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros

CAPÍTULO IV

MATERIAL RODANTE Y TRIPULANTES

ARTÍCULO 27. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y que cumplan con las especificaciones, requisitos técnicos y compatibilidad con la infraestructura ferroviaria sobre la que se opere, así como con el debido registro conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en conjunto con el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar la vida útil y posibles repotenciaciones del mismo y la progresiva transición a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otros.

PARÁGRAFO 3. Todos los equipos ferroviarios que circulen en el territorio nacional sobre las vías férreas de la Nación o que se conecten a ellas, contarán con una licencia de matrícula y número consecutivo. El anterior procedimiento será regulado por el Ministerio de Transporte, de manera tal que la expedición de garantías y aseguramientos para la operación del material rodante, sean verificables de manera individual, así como su propietario, especificaciones, edad y homologación o certificación del equipo.

PARÁGRAFO 4. Todos los equipos ferroviarios y/o material rodante debe contar con un sistema para atención temprana de emergencias y un sistema de coordinación con organismos de emergencia territoriales y nacionales.

ARTÍCULO 28. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS. El Ministerio de Transporte, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o a través de organismos de cooperación internacional, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario, con el fin de promover que este servicio se brinde con los principios de enfoque diferencial y equidad de género y los mejores estándares de calidad y seguridad.

TÍTULO V

RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO

ARTÍCULO 29 TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura se observarán las siguientes reglas:

- a. Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura.

Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerarse aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.

- b. Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.
- c. Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.
- d. En ningún caso los ingresos por concepto de tarifa por uso de infraestructura ferroviaria y por cobros por uso de la infraestructura de transporte ferroviario podrán destinarse por la entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 15% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo a las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.

- e. Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la entidad titular y la ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.

De acuerdo con los lineamientos de esta Ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, establecerá la metodología para la fijación de las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante, con base en la cual, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional cobrarán a los operadores públicos o privados del servicio ferroviario una tarifa por el uso de las infraestructuras a su cargo, de forma directa o por intermedio de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria.

PARÁGRAFO. El cobro de la tarifa por uso de infraestructura se hará sin perjuicio de los cobros que podrán realizar los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria por conceptos diferentes a los acá indicados, como servicios conexos en los términos de la Ley 105 de 1993.

ARTÍCULO 30 REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario tendrán libertad regulada en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros.

Le corresponde a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, realizar la evaluación periódica del mercado de los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros. Cuando de dicha evaluación o estudios de mercado, se identifique que resulta necesaria la intervención a través de la regulación de la tarifa, esta podrá hacerlo con la finalidad de generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.

En todo caso, la tarifa será vigilada de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante.

TÍTULO VI

INCENTIVOS TRIBUTARIOS

ARTÍCULO 31. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA. Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exención de estos gravámenes.

Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios excluidos del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT.

ARTÍCULO 32. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM. Adiciónese un parágrafo al artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

“Artículo 118. Hecho generador. *Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.*

Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.

No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.

PARÁGRAFO. Los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación de que trata el presente artículo, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Minas y Energía.”

TÍTULO VII

CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

ARTÍCULO 33 CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS. Conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores para usos alternativos y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del corredor para fines de servicio de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 34 OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 28 de la presente Ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.

Las obras necesarias para tomar en cuenta son: rehabilitación y acondicionamiento de la vía ferroviaria, verificación de la geometría y pendientes, acondicionamiento del derecho de vía, señalización vertical y horizontal, construcción y remodelaciones en general.

ARTÍCULO 35 EXPLOTACIÓN COMERCIAL. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

TÍTULO VIII

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

ARTÍCULO 36. ESTRATEGIA AMBIENTAL. Los proyectos ferroviarios de importancia estratégica contarán con un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad del mismo, previo concepto de los Ministerio de Transporte y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

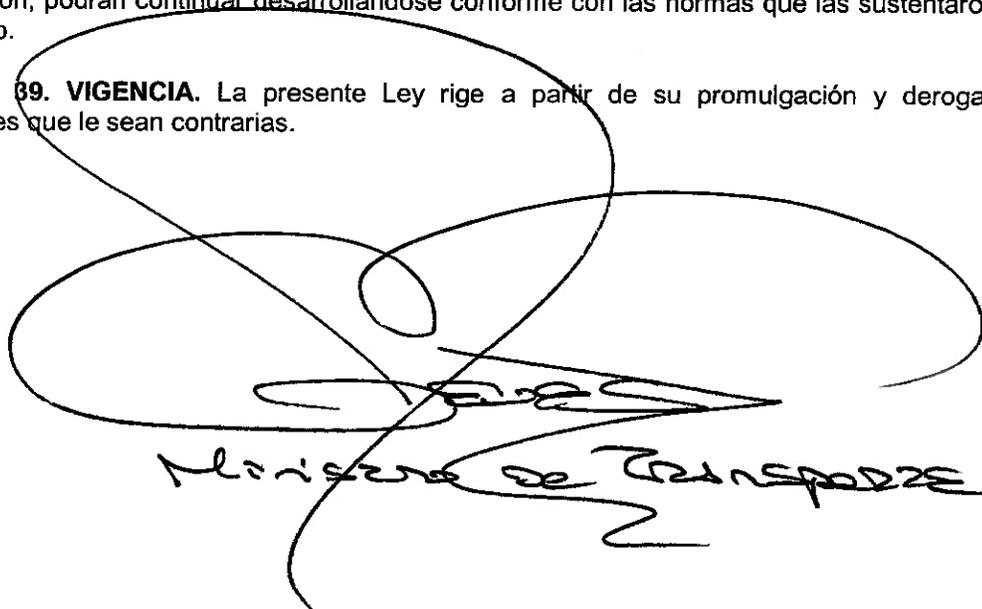
ARTÍCULO 37. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES). El administrador de la infraestructura ferroviaria priorizará aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX

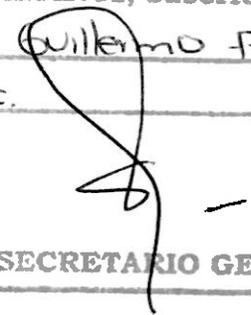
DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 38. NORMAS DE TRANSICIÓN. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente Ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.

ARTÍCULO 39. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.



Ministerio de Transporte

<small>.x. N.v.</small>	CAMARA DE REPRESENTANTES
	SECRETARÍA GENERAL
El día <u>06</u> de <u>febrero</u> del año <u>2023</u>	
Ha sido presentado en este despacho el	
Proyecto de Ley <u>X</u> Acto Legislativo _____	
No. <u>337</u> Con su correspondiente	
Exposición de Motivos, suscrito Por: <u>Ministro de</u>	
<u>Transporte, (Guillermo Francisco Reyes)</u>	
<u>González.</u>	
	
SECRETARIO GENERAL	



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20235000043121



20-01-2023

Bogotá

Ministro

JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA

Secretario General

JUAN MANUEL RUSSY ESCOBAR

Ministerio de Hacienda y Crédito Público

Carrera 8 No. 6 C - 38

Email: atencioncliente@minhacienda.gov.co

Ciudad

Asunto: Solicitud de concepto del proyecto de ley "Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones"

Respetados, Ministro y Secretario General reciban un cordial saludo:

Con el propósito de contar con su concepto favorable, desde el Viceministerio de Infraestructura del Ministerio de Transporte nos permitimos remitir el texto del proyecto de Ley "*Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones*".

El documento remitido logró consolidar su versión final el día de hoy como resultado de un trabajo articulado que hemos realizado en diferentes mesas técnicas con la Secretaría Jurídica de la Presidencia de la República, las entidades del sector transporte y el Departamento Nacional de Planeación, esto con el fin de avanzar en las revisiones que sean competencia de las dependencias del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Desde esta cartera estaremos atentos a su concepto y a cualquier colaboración adicional que se requiera con el fin de llevar a buen término la expedición del mencionado proyecto de acto administrativo.

Cordialmente,

ALEJANDRA QUINTERO LOPERA

Directora de Infraestructura

Anexo: 15 folios

Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de Servicio al Ciudadano: (+57) 601 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte.
Esta es una copia auténtica de documento electrónico.
Generado el: 2023-01-20
www.mintransporte.gov.co





MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20235000043121



20-01-2023

Copia: Isabel Cristina Garces Sánchez - igarces@minhacienda.gov.co y Juanita Castro Romero - juanita.castro@minhacienda.gov.co

Elaboró: Hector Giovanni Páez - Asesor Viceministerio de Infraestructura
Revisó: Alejandra Quintero Lopera - Directora de infraestructura

Documento firmado digitalmente por el Ministerio de Transporte
Esta es una copia auténtica de documento electrónico
Generado el: 2023-01-20
www.mintransporte.gov.co



Atención virtual de lunes a viernes desde las 8:30am - 4:30pm, Agendando su cita a través del enlace:

<https://bit.ly/2UFTeTj>

Línea de Servicio al Ciudadano: (+57) 601 3240800 op. 1 Línea gratuita nacional: 018000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co



**MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO**

3. Despacho del Viceministro Técnico

Doctor

GUILLERMO REYES GONZÁLEZ

Ministro

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Centro Comercial Gran Estación, Calle 24 N° 60—50, piso 9

servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Bogotá D.C.



Radicado: 2-2023-004946

Bogotá D.C., 6 de febrero de 2023 16:39

Radicado entrada
No. Expediente 3740/2023/OFI

Asunto: Comentarios al anteproyecto de ley “Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones”.

Apreciado señor Ministro:

De manera atenta, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público frente al texto del anteproyecto de ley del asunto remitido a esta Cartera el día 23 de enero del presente año.

El anteproyecto del asunto, de iniciativa de la Cartera a su cargo, de acuerdo con su artículo 1, “tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad”.

Entendido este objeto y para una mayor claridad, esta Cartera se pronunciará frente a la versión actual de los artículos sobre los que principalmente se tienen comentarios.

I. Frente a los artículos 2 y 29:

El artículo 2 del anteproyecto sometido a consideración de este Ministerio contempla:

“Artículo 2. Principios. Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +iNq T18Z gHo-

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>



(...)

- g) *Sostenibilidad en la inversión. Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario.*

(...)"

Por su parte, el artículo 29 del anteproyecto propone:

"Artículo 29. Tarifa por uso de infraestructura. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura se observarán las siguientes reglas:

- a. *Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura.*

Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.

- b. *Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos. (...)"*

Para mayor claridad sobre la aplicación del principio de "Sostenibilidad de la inversión", esta Cartera recomienda incluir en la redacción del mencionado artículo 29 del anteproyecto que la destinación de recursos del PGN al sector transporte para la realización de la infraestructura ferroviaria se deberá enmarcar a las disponibilidades presupuestales y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte. Lo anterior con el propósito de evitar que la aplicación del principio genere incertidumbre sobre el alcance del mismo y en consecuencia el impacto fiscal que podría causar a las entidades del Presupuesto General de la Nación (PGN), en lo que respecta a los gastos que se deben garantizar para las inversiones de infraestructura y operación del transporte ferroviario.

Así las cosas, este Ministerio no tendría más observaciones de tipo presupuestal del orden nacional sobre la iniciativa, siempre y cuando esta se articule con lo dispuesto por la Ley 105 de 1993¹ y con lo dispuesto en el proyecto de Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, especialmente en lo relacionado con las competencias de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS.

¹ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +iNq Tf8Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedelectronica.minhacienda.gov.co>



II. Frente al artículo 21

El artículo 21 del anteproyecto dispone:

“Artículo 21. Entidades territoriales. Las entidades de orden público territorial, regional o municipal, podrán solicitar ante el Ministerio de Transporte y la Entidad Titular de la infraestructura ferroviaria correspondiente, con previo concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, ser Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidades Titulares de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios de carga y/o pasajeros regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional. En el caso que se solicite ser Entidad Titular, se requerirá de un proceso de entrega y cesión del tramo o corredor de la Red Férrea Nacional sobre el que se realizó la solicitud por parte de la Entidad Titular a la Entidad Solicitante”.

Respecto del artículo 21, no es claro lo que se quiere expresar con “entidades de orden público territorial” y, por tanto, se sugiere precisar. Lo anterior, por ejemplo, refiriéndose a establecimientos públicos territoriales o entidades descentralizadas del nivel territorial, según corresponda. Adicionalmente, este Ministerio pone de presente que el texto de anteproyecto se encuentra mal numerado, teniendo en cuenta que el artículo 21 se encuentra consignado dos veces para disposiciones diferentes.

III. Frente a los artículos 31 y 32

Particularmente, el artículo 31 del anteproyecto de ley propone lo siguiente:

“ARTÍCULO 31. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA. Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

*El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de **exención** de estos gravámenes.*

*Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios **excluidos** del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT”. (Resaltado por fuera del texto original)*

Por su parte, el artículo 32 del anteproyecto propone:

ARTÍCULO 32. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM. Adiciónese un párrafo al artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

“Artículo 118. Hecho generador. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.





Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.

No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.

PARÁGRAFO. *Los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación de que trata el presente artículo, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Minas y Energía.”*

Frente a ambos artículos (31 y 32) es de anotar que recientemente fue sancionada la Ley 2277 de 2022², que tiene por objeto “adoptar una reforma tributaria que contribuya a la equidad, progresividad y eficiencia del sistema impositivo, a partir de la implementación de un conjunto de medidas dirigidas a fortalecer la tributación de los sujetos con mayor capacidad contributiva, robustecer los ingresos del Estado, reforzar la lucha contra la evasión, el abuso y la elusión, y promover el mejoramiento de la salud pública y el medio ambiente”³. La Reforma Tributaria, como afirma su Exposición de Motivos, tiene como objetivo *reducir sustancialmente las exenciones* que existen en el sistema tributario, y que benefician fundamentalmente a los contribuyentes de más altos ingresos, así como la eliminación de exenciones y descuentos que producen asimetrías injustificadas en sectores productivos. En ese sentido, la Reforma Tributaria contiene la política tributaria y fiscal actual del país que regirá para el cumplimiento de los deberes constitucionales y planes de gobierno que regirán en adelante y que estarán consignados principalmente en el Plan Nacional de Desarrollo, de manera que cualquier ajuste a dicha política requiere primero de su implementación y evaluación del impacto de esta, especialmente sobre las finanzas públicas y el gasto social.

Cabe mencionar también que, al crearse incentivos tributarios se podrían disminuir los ingresos tributarios de la Nación, razón por la que se deberá revisar la fuente que compensará la pérdida de recaudo, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003⁴.

De igual forma, es pertinente indicar que la creación de este tipo de incentivos requieren del aval del Gobierno nacional durante el trámite legislativo, representado en esta Cartera en materia tributaria, en virtud de lo establecido en el artículo 154 de la Constitución Política y la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁵, por lo que el desconocimiento de este requisito durante el trámite legislativo podría conllevar que esos artículos devengan en un vicio de inconstitucionalidad.

En particular frente al **artículo 31**, se sugiere revisar la utilización de los conceptos de exclusión y exención. Lo anterior dado que este artículo utiliza indistintamente los mismos y esto podría suponer una vulneración al principio de certeza en materia tributaria (se resalta que el artículo se refiere, en incisos distintos, a exclusión y a exención).

² *“Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social*

³ *Artículo 1 de la Ley 2277 de 2022*

⁴ *“Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de Presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”*

⁵ *Ver, entre otras, la sentencia C-821 de 2011*



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +INq Tf8Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://seteelectronica.minhacienda.gov.co>



Al respecto, se debe tener en cuenta que en nuestro ordenamiento tributario aplica el régimen de gravamen general en materia del impuesto sobre las ventas, en virtud del cual todas las ventas de bienes corporales muebles, prestación de servicios en el territorio nacional e importaciones de bienes corporales muebles se encuentran gravadas con el IVA, salvo las excepciones que de manera expresa prevén las normas legales cuya interpretación y aplicación, como toda norma exceptiva es de carácter restrictivo y solo comprende los bienes y servicios expresamente beneficiados por la ley que dispone la exención o exclusión, siempre y cuando cumpla con los requisitos que para el acceso al respectivo beneficio permita la ley.

Los bienes exentos son aquellos que causan el impuesto, pero se encuentran gravados a la tarifa cero. Así, los productores de dichos bienes adquieren la calidad de responsables con derecho a devolución, pudiendo descontar los impuestos pagados en la adquisición de bienes y servicios y en las importaciones, que constituyan costo o gasto para producirlos y comercializarlos o para exportarlos. Por su parte, los productores y comercializadores de bienes excluidos no tienen derecho a solicitar impuestos descontables ni devoluciones, pues son no responsables del tributo. Así, el IVA pagado en la cadena productiva se convierte en mayor valor del costo. Por estas razones, esta Cartera considera fundamental determinar si el beneficio fiscal corresponde a una exclusión o a una exención. No sólo para determinar su costo fiscal, sino para además garantizarle certeza a los contribuyentes.

En lo que respecta al artículo 32, se debe precisar que la sobretasa a la gasolina motor es una renta de propiedad de las entidades territoriales. La Corte Constitucional en diferentes oportunidades se ha pronunciado sobre dicha naturaleza, con el fin de dejar claro que desde la ley no se puede intervenir la destinación de una fuente endógena de las entidades territoriales⁶. Adicionalmente, tratándose de rentas de propiedad de dichas entidades, el artículo 294 de la Constitución Política dispone que la ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317⁷.

Por lo anterior, imponer una exención o exclusión a la sobretasa a la gasolina y al ACPM como lo propone el artículo 32 podría resultar inconstitucional por ir en contravía de la jurisprudencia constitucional y la autonomía que la Constitución Política les otorga a las entidades territoriales para la administración de sus recursos, pues son estas entidades las competentes para establecer descuentos o exenciones sobre las rentas de su propiedad.

Además, es de observar que el artículo 118 de la Ley 448 de 1998⁸ fue modificado por el artículo 3 de la Ley 681 de 2001⁹ introduciendo un párrafo que define algunos aspectos importantes para la determinación de los elementos sustantivos de esta sobretasa y contiene exenciones precisas sobre el combustible utilizado

⁶ Ver, entre otras, sentencia C – 533 de 2005

⁷ Artículo 317. Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción.

⁸ "Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público"

⁹ "Por la cual se modifica el régimen de concesiones de combustibles en las zonas de frontera y se establecen otras disposiciones en materia tributaria para combustibles"



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +INq Tf8Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.mnhacienda.gov.co>



MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Continuación oficio

Página 6 de 6

por las embarcaciones de pesca y cabotaje y de la Armada Nacional. En ese orden, toda vez que el artículo 32 del anteproyecto en comento omite este párrafo, se debe determinar si el mismo queda derogado y se sustituiría por el aquí incluido y la conveniencia de dicha derogatoria.

En los anteriores términos, este Ministerio manifiesta sus consideraciones frente al anteproyecto de ley del asunto y reitera la disposición de colaborar con las iniciativas de las entidades del Gobierno nacional dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal, presupuestal y tributaria vigentes. Asimismo, manifiesta que cualquier inquietud adicional con gusto será atendida.

Esta Cartera estará muy atenta al desarrollo de la presente iniciativa legislativa y presentará cualquier consideración adicional que surja durante el trámite de la misma.

Cordial saludo,

GONZALO HERNÁNDEZ JIMÉNEZ
Viceministro Técnico
DGPPN/DAF//DIAN/OAJ

Aprobó: Germán Andrés Rubio Castiblanco
Elaboró: Oscar Januario Bocanegra Ramírez
Vo. Bo. VT: Julián Niño, David Herrera



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +INq T18Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>

VICEMINISTRO CODIGO 0020

Firmado digitalmente por: GONZALO HERNANDEZ JIMENEZ

Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Código Postal 111711
PBX: (57)601 3811700
Relación con el Ciudadano (57)601 6021270-Línea Nacional:018000910071
relacionciudadano@minhacienda.gov.co
Carrera 8 No. 6C-38 Bogotá D.C.
www.minhacienda.gov.co



**MINISTERIO DE HACIENDA Y
CRÉDITO PÚBLICO**

3. Despacho del Viceministro Técnico

Doctor

GUILLERMO REYES GONZÁLEZ

Ministro

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Centro Comercial Gran Estación, Calle 24 N° 60—50, piso 9

servicioalciudadano@mintransporte.gov.co

Bogotá D.C.



Radicado: 2-2023-004946

Bogotá D.C., 6 de febrero de 2023 16:39

Radicado entrada
No. Expediente 3740/2023/OFI

Asunto: Comentarios al anteproyecto de ley "Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones".

Apreciado señor Ministro:

De manera atenta, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público frente al texto del anteproyecto de ley del asunto remitido a esta Cartera el día 23 de enero del presente año.

El anteproyecto del asunto, de iniciativa de la Cartera a su cargo, de acuerdo con su artículo 1, "tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga y de pasajeros en la red férrea nacional, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad".

Entendido este objeto y para una mayor claridad, esta Cartera se pronunciará frente a la versión actual de los artículos sobre los que principalmente se tienen comentarios.

I. **Frente a los artículos 2 y 29:**

El artículo 2 del anteproyecto sometido a consideración de este Ministerio contempla:

"Artículo 2. Principios. Además de los principios generales contenidos en la Constitución Política, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adiciónen o sustituyan, son principios específicos para el desarrollo de la presente ley y de la reglamentación que se derive de la misma, los siguientes:



Swbi 1b6E oqh1 +7Jq +lNq T8Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>



(...)

- g) *Sostenibilidad en la inversión. Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario.*

(...)"

Por su parte, el artículo 29 del anteproyecto propone:

"Artículo 29. Tarifa por uso de infraestructura. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura se observarán las siguientes reglas:

- a. *Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura.*

Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.

- b. *Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos. (...)"*

Para mayor claridad sobre la aplicación del principio de "Sostenibilidad de la inversión", esta Cartera recomienda incluir en la redacción del mencionado artículo 29 del anteproyecto que la destinación de recursos del PGN al sector transporte para la realización de la infraestructura ferroviaria se deberá enmarcar a las disponibilidades presupuestales y el Marco de Gasto de Mediano Plazo del sector transporte. Lo anterior con el propósito de evitar que la aplicación del principio genere incertidumbre sobre el alcance del mismo y en consecuencia el impacto fiscal que podría causar a las entidades del Presupuesto General de la Nación (PGN), en lo que respecta a los gastos que se deben garantizar para las inversiones de infraestructura y operación del transporte ferroviario.

Así las cosas, este Ministerio no tendría más observaciones de tipo presupuestal del orden nacional sobre la iniciativa, siempre y cuando esta se articule con lo dispuesto por la Ley 105 de 1993¹ y con lo dispuesto en el proyecto de Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, especialmente en lo relacionado con las competencias de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS.

¹ Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.



Swwi 1b6E oqh1 +7Jq +INq T18Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://secedelectronica.minhacienda.gov.co>



II. Frente al artículo 21

El artículo 21 del anteproyecto dispone:

"Artículo 21. Entidades territoriales. Las entidades de orden público territorial, regional o municipal, podrán solicitar ante el Ministerio de Transporte y la Entidad Titular de la infraestructura ferroviaria correspondiente, con previo concepto de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, ser Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional o Entidades Titulares de la Infraestructura Ferroviaria Nacional para estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios de carga y/o pasajeros regionales o locales sobre la Red Férrea Nacional. En el caso que se solicite ser Entidad Titular, se requerirá de un proceso de entrega y cesión del tramo o corredor de la Red Férrea Nacional sobre el que se realizó la solicitud por parte de la Entidad Titular a la Entidad Solicitante".

Respecto del artículo 21, no es claro lo que se quiere expresar con "entidades de orden público territorial" y, por tanto, se sugiere precisar. Lo anterior, por ejemplo, refiriéndose a establecimientos públicos territoriales o entidades descentralizadas del nivel territorial, según corresponda. Adicionalmente, este Ministerio pone de presente que el texto de anteproyecto se encuentra mal numerado, teniendo en cuenta que el artículo 21 se encuentra consignado dos veces para disposiciones diferentes.

III. Frente a los artículos 31 y 32

Particularmente, el artículo 31 del anteproyecto de ley propone lo siguiente:

"ARTÍCULO 31. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA. Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA; además se evaluará, en conjunto con el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, y la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la viabilidad de establecer beneficios arancelarios a los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, relativos a la preinversión, inversión, mantenimiento, tecnología y bienes relacionados con proyectos ferroviarios.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de **exención** de estos gravámenes.

Para tal efecto, el Ministerio de Transporte certificará los equipos y servicios **excluidos** del gravamen, con base en una lista expedida por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT". (Resaltado por fuera del texto original)

Por su parte, el artículo 32 del anteproyecto propone:

ARTÍCULO 32. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM. Adiciónese un párrafo al artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

"Artículo 118. Hecho generador. Está constituido por el consumo de gasolina motor extra y corriente nacional o importada, en la jurisdicción de cada municipio, distrito y departamento.





Para la sobretasa al ACPM, el hecho generador está constituido por el consumo de ACPM nacional o importado, en la jurisdicción de cada departamento o en el Distrito Capital de Santafé de Bogotá.

No generan la sobretasa las exportaciones de gasolina motor extra y corriente o de ACPM.

PARÁGRAFO. *Los combustibles utilizados en actividades de transporte ferroviario de carga y pasajeros en el territorio nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación de que trata el presente artículo, estarán exentos de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público y Ministerio de Minas y Energía.”*

Frente a ambos artículos (31 y 32) es de anotar que recientemente fue sancionada la Ley 2277 de 2022², que tiene por objeto “adoptar una reforma tributaria que contribuya a la equidad, progresividad y eficiencia del sistema impositivo, a partir de la implementación de un conjunto de medidas dirigidas a fortalecer la tributación de los sujetos con mayor capacidad contributiva, robustecer los ingresos del Estado, reforzar la lucha contra la evasión, el abuso y la elusión, y promover el mejoramiento de la salud pública y el medio ambiente”³. La Reforma Tributaria, como afirma su Exposición de Motivos, tiene como objetivo *reducir sustancialmente las exenciones* que existen en el sistema tributario, y que benefician fundamentalmente a los contribuyentes de más altos ingresos, así como la eliminación de exenciones y descuentos que producen asimetrías injustificadas en sectores productivos. En ese sentido, la Reforma Tributaria contiene la política tributaria y fiscal actual del país que regirá para el cumplimiento de los deberes constitucionales y planes de gobierno que regirán en adelante y que estarán consignados principalmente en el Plan Nacional de Desarrollo, de manera que cualquier ajuste a dicha política requiere primero de su implementación y evaluación del impacto de esta, especialmente sobre las finanzas públicas y el gasto social.

Cabe mencionar también que, al crearse incentivos tributarios se podrían disminuir los ingresos tributarios de la Nación, razón por la que se deberá revisar la fuente que compensará la pérdida de recaudo, de conformidad con lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003⁴.

De igual forma, es pertinente indicar que la creación de este tipo de incentivos requieren del aval del Gobierno nacional durante el trámite legislativo, representado en esta Cartera en materia tributaria, en virtud de lo establecido en el artículo 154 de la Constitución Política y la jurisprudencia de la Corte Constitucional⁵, por lo que el desconocimiento de este requisito durante el trámite legislativo podría conllevar que esos artículos devengan en un vicio de inconstitucionalidad.

En particular frente al **artículo 31**, se sugiere revisar la utilización de los conceptos de exclusión y exención. Lo anterior dado que este artículo utiliza indistintamente los mismos y esto podría suponer una vulneración al principio de certeza en materia tributaria (se resalta que el artículo se refiere, en incisos distintos, a exclusión y a exención).

² “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria para la igualdad y la justicia social

³ Artículo 1 de la Ley 2277 de 2022

⁴ “Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de Presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones”

⁵ Ver, entre otras, la sentencia C-821 de 2011





Al respecto, se debe tener en cuenta que en nuestro ordenamiento tributario aplica el régimen de gravamen general en materia del impuesto sobre las ventas, en virtud del cual todas las ventas de bienes corporales muebles, prestación de servicios en el territorio nacional e importaciones de bienes corporales muebles se encuentran gravadas con el IVA, salvo las excepciones que de manera expresa prevén las normas legales cuya interpretación y aplicación, como toda norma exceptiva es de carácter restrictivo y solo comprende los bienes y servicios expresamente beneficiados por la ley que dispone la exención o exclusión, siempre y cuando cumpla con los requisitos que para el acceso al respectivo beneficio permita la ley.

Los bienes exentos son aquellos que causan el impuesto, pero se encuentran gravados a la tarifa cero. Así, los productores de dichos bienes adquieren la calidad de responsables con derecho a devolución, pudiendo descontar los impuestos pagados en la adquisición de bienes y servicios y en las importaciones, que constituyan costo o gasto para producirlos y comercializarlos o para exportarlos. Por su parte, los productores y comercializadores de bienes excluidos no tienen derecho a solicitar impuestos descontables ni devoluciones, pues son no responsables del tributo. Así, el IVA pagado en la cadena productiva se convierte en mayor valor del costo. Por estas razones, esta Cartera considera fundamental determinar si el beneficio fiscal corresponde a una exclusión o a una exención. No sólo para determinar su costo fiscal, sino para además garantizarle certeza a los contribuyentes.

En lo que respecta al **artículo 32**, se debe precisar que la sobretasa a la gasolina motor es una renta de propiedad de las entidades territoriales. La Corte Constitucional en diferentes oportunidades se ha pronunciado sobre dicha naturaleza, con el fin de dejar claro que desde la ley no se puede intervenir la destinación de una fuente endógena de las entidades territoriales⁶. Adicionalmente, tratándose de rentas de propiedad de dichas entidades, el artículo 294 de la Constitución Política dispone que la ley no podrá conceder exenciones ni tratamientos preferenciales en relación con los tributos de propiedad de las entidades territoriales. Tampoco podrá imponer recargos sobre sus impuestos salvo lo dispuesto en el artículo 317⁷.

Por lo anterior, imponer una exención o exclusión a la sobretasa a la gasolina y al ACPM como lo propone el artículo 32 podría resultar inconstitucional por ir en contravía de la jurisprudencia constitucional y la autonomía que la Constitución Política les otorga a las entidades territoriales para la administración de sus recursos, pues son estas entidades las competentes para establecer descuentos o exenciones sobre las rentas de su propiedad.

Además, es de observar que el artículo 118 de la Ley 448 de 1998⁸ fue modificado por el artículo 3 de la Ley 681 de 2001⁹ introduciendo un párrafo que define algunos aspectos importantes para la determinación de los elementos sustantivos de esta sobretasa y contiene exenciones precisas sobre el combustible utilizado

⁶ Ver, entre otras, sentencia C-533 de 2005

⁷ Artículo 317. Sólo los municipios podrán gravar la propiedad inmueble. Lo anterior no obsta para que otras entidades impongan contribución de valorización. La ley destinará un porcentaje de estos tributos, que no podrá exceder del promedio de las sobretasas existentes, a las entidades encargadas del manejo y conservación del ambiente y de los recursos naturales renovables, de acuerdo con los planes de desarrollo de los municipios del área de su jurisdicción.

⁸ "Por medio de la cual se adoptan medidas en relación con el manejo de las obligaciones contingentes de las entidades estatales y se dictan otras disposiciones en materia de endeudamiento público"

⁹ "Por la cual se modifica el régimen de concesiones de combustibles en las zonas de frontera y se establecen otras disposiciones en materia tributaria para combustibles"



Swbi_1b6E oqh1 +7Jq +INq Tf8Z gHo=

Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>



MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

Continuación oficio

Página 6 de 6

por las embarcaciones de pesca y cabotaje y de la Armada Nacional. En ese orden, toda vez que el artículo 32 del anteproyecto en comento omite este párrafo, se debe determinar si el mismo queda derogado y se sustituiría por el aquí incluido y la conveniencia de dicha derogatoria.

En los anteriores términos, este Ministerio manifiesta sus consideraciones frente al anteproyecto de ley del asunto y reitera la disposición de colaborar con las iniciativas de las entidades del Gobierno nacional dentro de los parámetros constitucionales y legales de disciplina fiscal, presupuestal y tributaria vigentes. Asimismo, manifiesta que cualquier inquietud adicional con gusto será atendida.

Esta Cartera estará muy atenta al desarrollo de la presente iniciativa legislativa y presentará cualquier consideración adicional que surja durante el trámite de la misma.

Cordial saludo,

GONZALO HERNÁNDEZ JIMÉNEZ
Viceministro Técnico
DGPPN/DAF//DIAN/OAJ

Aprobó: Germán Andrés Rubio Castiblanco
Elaboró: Oscar Januario Bocanegra Ramírez
Vo. Bo. VT: Julián Niño, David Herrera



Swb6i 1b6E oqh1 +7Jq +INg Tf8Z gHo=
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>

VICEMINISTRO CODIGO 0020

Firmado digitalmente por: GONZALO HERNANDEZ JIMENEZ

Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO

Ministerio de Hacienda y Crédito Público
Código Postal 111711
PBX: (57)601 3811700
Relación con el Ciudadano (57)601 6021270-Línea Nacional:018000910071
relacionciudadano@minhacienda.gov.co
Carrera 8 No. 6C-38 Bogotá D.C.
www.minhacienda.gov.co

Bogotá D.C., 6 de febrero de 2023



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

OFI23-00019599 / GFPU 13010000(CITE ESTE NÚMERO PARA INFORMACIÓN Y/O PARA ENVIAR COMUNICACIÓN)

Doctor:
GUILLERMO REYES GONZÁLEZ
Ministro de Transporte
Ministerio de Transporte
Calle 24 N° 60 - 50 Piso 9
Bogotá, D.C. Bogotá, D.C.
servicioalciudadano@mintransporte.gov.co
E. S. D.



Clave:
DofermaF6c

Asunto: EXT23-00010480 EMAIL Remiten borrador del Proyecto de Ley Ferroviaria con el fin de surtir de revisión y viabilidad para ser radicado ante el Congreso de la República - Bogotá

Respetado ministro de Transporte:

De manera atenta me refiero a la comunicación radicada en esta Secretaría Jurídica el 24 de enero de 2023, por la cual se remitió el Proyecto de Ley *"Por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones"*.

Al respecto, en cumplimiento de las funciones atribuidas a esta Secretaría Jurídica en el artículo 13 numeral 2 del Decreto 2647 de 2022 y la Directiva Presidencial No. 06 del 27 de agosto de 2018, le informamos que emite concepto jurídico favorable al proyecto de ley en referencia.

Cordialmente,

VLADIMIR FERNÁNDEZ ANDRADE
Secretario Jurídico
SECRETARÍA JURÍDICA

Calle 7 No. 6 - 54
Bogotá, D.C. Colombia
Teléfono:(57 1) 562 9300 - (57 601) 562 9300
Línea Gratuita Nacional: 01 8000 913666
Código postal 111711
www.presidencia.gov.co

Pública



Bogotá D.C., 6 de febrero de 2023



PRESIDENCIA DE LA REPÚBLICA

Adjunto: No
Elaboró: cesv

Calle 7 No. 6 - 54
Bogotá, D.C. Colombia
Teléfono: (57 1) 562 9300 - (57 601) 562 9300
Línea Gratuita Nacional: 01 8000 913666
Código postal 111711
www.presidencia.gov.co

Pública

