

Bogotá D.C. noviembre de 2025

MESA DIRECTIVA

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de ponencia para primer debate en la Cámara de Representantes del proyecto de ley No. 189 de 2025 Cámara.

Respetada Comisión Sexta,

En cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo reglado por la ley 5 de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia positiva para primer debate en la Cámara de Representantes al proyecto de ley No. 189 de 2025 Cámara "Por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones"

Cordialmente,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA
DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NO. 189 DE 2025 CÁMARA
“POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE RECURSOS
PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES”**

1. TRÁMITE LEGISLATIVO.

Son autores del Proyecto de Ley el Honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, y los Honorables Representantes a la Cámara Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Álvaro Henry Monedero Rivera, Andrés Eduardo Forero Molina, Ángela María Vergara González, Armando Antonio Zabaraín de Arce, Betsy Judith Pérez Arango, Christian Munir Garcés Aljure, Daniel Carvalho Mejía, Gloria Elena Arizabaleta Corral, Hernando González, Jennifer Dalley Pedraza Sandoval, Juan Fernando Espinal Ramírez, Julia Miranda Londoño, Julián Peinado Ramírez, Juliana Aray Franco, Marelen Castillo Torres, Néstor Leonardo Rico Rico, Óscar Darío Pérez Pineda, Wilmer Yair Castellanos Hernandez, Wilmer Yesid Guerrero Avendaño, Edwin Gilberto Ballesteros Archila.

El Proyecto de Ley fue radicado el 05 de agosto de 2025, ante la Secretaria General de la Cámara de Representantes. El número que le correspondió es el 189 de 2025 Cámara y fue publicado en la Gaceta No 1433 del 15 de agosto de 2025. De acuerdo con la Ley 5 de 1992, el contenido y alcance del Proyecto de Ley, fue la Comisión Sexta (VI) de la Cámara de Representantes, la competente para conocer de la materia de esta iniciativa.

La mesa directiva de la Comisión Sexta (VI) de la Cámara de Representantes nos designó como ponentes para el primer debate de esta iniciativa.

2. OBJETO.

El proyecto de ley busca complementar el marco normativo para autorizar al Gobierno Nacional la cofinanciación del **diferencial tarifario** de los sistemas de transporte público ((Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM, Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y Sistema Estratégico de Transporte

Público –SETP, Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR) , fortaleciendo así la sostenibilidad financiera de los STP de conformidad con el artículo 56 de la Ley 336 de 1996.

3. JUSTIFICACIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO LEY.

El presente Proyecto de Ley nace de una realidad urgente que afecta la calidad de vida de millones de colombianos: la sostenibilidad financiera de los Sistemas de Transporte Públicos —SITM, SITP, SETP y SITR— la cual se encuentra en riesgo, y con ella, el derecho esencial a la movilidad de la millones de ciudadanos, un derecho que se traduce en acceso a oportunidades de empleo, educación, salud y desarrollo social.

Colombia enfrenta un desequilibrio estructural grave entre el costo real de operación de estos sistemas —la tarifa técnica— y el precio que efectivamente paga el usuario. Esta brecha ha originado déficits operacionales persistentes que amenazan la continuidad y calidad del servicio. La pandemia del COVID-19 exacerbó esta crisis, frenando la demanda y generando pérdidas sin precedentes. Por ejemplo, el Fondo de Estabilización Tarifaria de TransMilenio en Bogotá asciende a la alarmante cifra de 3,07 billones de pesos para 2025, y el déficit operacional del MIO en Cali superó los 300 mil millones de pesos. Estas cifras evidencian cómo esta situación afecta de manera desproporcionada a los más vulnerables, especialmente a las personas de estratos 1, 2 y 3, que constituyen la mayoría de usuarios y destinan entre el 15% y el 20% de su presupuesto familiar al transporte público.

Este proyecto responde a un reconocimiento profundo del transporte público como pilar fundamental para el desarrollo sostenible y la inclusión social. Más del 77% de nuestra población reside en grandes ciudades donde el transporte público es una herramienta vital para la movilidad y la equidad. La insuficiencia del marco legal vigente para que el Gobierno Nacional participe activamente en la cofinanciación gravemente limita la capacidad para garantizar un transporte digno, accesible y sostenible.

Por eso, la iniciativa propone una modificación puntual y efectiva de la Ley 310 de 1996, para que el diferencial tarifario sea un componente expresamente cofinanciable por la Nación. Además, busca diversificar y estabilizar las fuentes de financiación incorporando recursos territoriales y de nuevas contribuciones

económicas, como la explotación comercial colateral de los sistemas. Todo esto, en consonancia con el principio constitucional de concurrencia, que promueve una gestión compartida y responsable entre la Nación y las entidades territoriales.

Finalmente, el proyecto incorpora mecanismos de equidad y subsidios específicos para garantizar tarifas accesibles a estudiantes en situación de vulnerabilidad, reafirmando que los servicios públicos deben estar al servicio del bienestar colectivo. Además, asegura que las medidas adoptadas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la eficiencia y sostenibilidad de las finanzas públicas mediante una adecuada planificación presupuestal y optimización del gasto.

4. CONSIDERACIONES JURÍDICAS Y NORMATIVAS.

La presente iniciativa se sustenta y tiene relación con la normativa de nuestro país, algunas de estas son:

- a. **La Constitución Política de 1991**, señala que los Servicios Públicos (Art. 365 de la C.P.) se alinea con el principio y finalidad social del Estado y es su deber asegurar su prestación eficiente a todos los habitantes, en el mismo sentido, el Principio de Concurrencia (Art. 288 de la C.P.) establece que la Nación y las entidades territoriales deben concurrir de manera solidaria y complementaria, según las disposiciones legales.
- b. **La Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte)**, establece el marco general para la regulación y prestación del servicio público de transporte en Colombia. Esta ley tiene como objetivo fundamental garantizar que el transporte público sea considerado un servicio público esencial, con prelación del interés general sobre el particular, asegurando la eficiencia, la seguridad, la comodidad y la accesibilidad en la prestación del servicio.
- c. Por otro lado, **la Ley 86 de 1989 (Financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo)** establece normas específicas sobre los sistemas de transporte masivo de pasajeros y proporciona los mecanismos para su financiamiento. Esta normativa se orienta a asegurar la prestación de un servicio eficiente, que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

- d. La **Ley 310 de 1996** modifica la Ley 86 de 1989 y establece un marco más específico para la cofinanciación y regulación de los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros en Colombia. Esta ley define el área de influencia de estos sistemas incluyendo áreas urbanas, suburbanas y municipios con interconexión directa o indirecta. Uno de los aspectos centrales de esta norma es que la Nación y sus entidades descentralizadas pueden cofinanciar entre el 40% y el 70% de proyectos de sistemas de transporte masivo, contribuyendo con recursos en dinero o especie, siempre que se cumplan requisitos como la constitución de una sociedad titular que gestiona el sistema y la existencia de una autoridad única de transporte
- e. Por último, dentro del marco de la política nacional de transporte urbano, se destacan varios documentos CONPES que han sido fundamentales para orientar la acción del Gobierno Nacional en materia de movilidad sostenible y eficiente, dentro de ellos se destacan, el CONPES 3167, que establece una política integral para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante la aplicación de herramientas técnicas y financieras innovadoras, orientadas a fortalecer los procesos de descentralización y el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo (SITM) que sean operacionales, económica y ambientalmente sostenibles.

En segundo lugar, el CONPES 403 garantiza la continuidad y fortalecimiento del Programa Integral de Movilidad para la Región Bogotá-Cundinamarca, buscando su integración efectiva para mejorar la calidad de vida de sus habitantes mediante un sistema de transporte articulado.

De igual manera el CONPES 3260 presenta la política nacional para la implementación de sistemas integrados de transporte masivo en ciudades con altos niveles de congestión vehicular, promoviendo la modernización y expansión de estos sistemas en las principales aglomeraciones urbanas del país.

Además, el CONPES 3368 establece los mecanismos para el seguimiento y evaluación permanente de la política nacional de sistemas de transporte masivo, garantizando la participación activa de la Nación en su coordinación y sostenibilidad.

Estos instrumentos de política pública configuran un marco estratégico que sustenta la presente iniciativa legislativa, orientado a garantizar la financiación sostenible y la gestión eficiente de los sistemas de transporte público, reconociendo su papel esencial en la inclusión social y el desarrollo urbano sostenible.

5. CONTENIDO DE LA INICIATIVA.

La iniciativa cuenta con 10 artículos que se pueden resumir de la siguiente forma:

- **Artículo 1.** Objeto
- **Artículo 2.** Principios.
- **Artículo 3.** Cofinanciación de Sistemas de Transporte.
- **Artículo 4.** Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte.
- **Artículo 5.** Esquemas Tarifarios Diferenciados.
- **Artículo 6.** Digitalización del Transporte.
- **Artículo 7.** Principio de Concurrencia.
- **Artículo 8.** Responsabilidades compartidas.
- **Artículo 9.** Impacto Fiscal Reducido.
- **Artículo 10.** Vigencia y Derogatoria.

6. IMPACTO FISCAL.

En cumplimiento del artículo 7° de la Ley 819 de 2003, resulta pertinente manifestar que, el proyecto de ley no genera impacto fiscal alguno, ni se encuentra condicionado al aval del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES.

Al texto radicado se sugiere un ajuste al título, manteniendo el resto del texto sin modificaciones.

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
-------------------	--	---------------

“Por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones”	“Por medio del <u>la</u> cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones”	Se realiza ajuste en redacción con el fin de mejorar la técnica legislativa.
Artículo 1. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente Ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno Nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM, Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP) a nivel nacional.	Artículo 1. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente Ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno Nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM, Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP, <u>Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR</u>) a nivel nacional.	Se incluyen los Sistema Integrado de Transporte Regional - SITR, por unidad de materia y con el fin de hacer el contenido de la iniciativa mas completo.
Artículo 2. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios: a) Sostenibilidad: Garantizar la viabilidad económica, social y ambiental del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes	Artículo 2. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios: a) Sostenibilidad: Garantizar la viabilidad económica, social y ambiental	Sin modificaciones

complementarias a la tarifa usuario. b) Universalidad: Asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad. c) Continuidad: Mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida. d) Calidad: Brindar un servicio eficiente, seguro y confortable; e) Eficiencia: Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas. f) Participación: Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio. g) Integración: Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.	del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes complementarias a la tarifa usuario. b) Universalidad: Asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad. c) Continuidad: Mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida. d) Calidad: Brindar un servicio eficiente, seguro y confortable; e) Eficiencia: Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas. f) Participación: Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio. g) Integración: Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.	
Artículo 3. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:	Artículo 3. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:	Sin modificaciones.

ARTÍCULO 2. Cofinanciación de Sistemas de Transporte: La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SISTR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio. Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para	ARTÍCULO 2. Cofinanciación de Sistemas de Transporte: La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SISTR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio. Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o	
---	---	--

población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SISTR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos: 1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se	que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SISTR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR. Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, El Ministerio de Transporte verificará el	
--	---	--

encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin. 2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: a) Definición del esquema operacional y financiero. b) Definición del esquema institucional. c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad. d) Evaluación social y económica. e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización. f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes	cumplimiento de los siguientes requisitos: 1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin. 2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente: a) Definición del esquema operacional y financiero. b) Definición del esquema institucional. c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad. d) Evaluación social y económica. e) Definición de estrategias para su sostenibilidad,	
---	--	--

de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto. g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto. h) Estudio ambiental. 3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema. 4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una	mantenimiento y actualización. f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto. g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto. h) Estudio ambiental. 3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema. 4. Que el sistema de transporte sea coherente con	
--	--	--

entidad territorial, este requisito aplicará para todas. 5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia. 6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana. PARÁGRAFO PRIMERO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico	los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas. 5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia. 6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana. PARÁGRAFO PRIMERO. Los estudios ambientales,	
---	---	--

necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este párrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO SEGUNDO.

Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- podrá autorizar las

técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este párrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO SEGUNDO.

Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso

vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente párrafo dentro de los seis (6) meses siguientes a la

del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el

entrada en vigencia de esta ley. PARÁGRAFO TERCERO. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada. PARÁGRAFO CUARTO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la terminación de	artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente parágrafo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley. PARÁGRAFO TERCERO. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento. En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya	
--	---	--

la ejecución del convenio de cofinanciación de inversión, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO QUINTO. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes

se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

PARÁGRAFO CUARTO.

Dentro de los doce (12) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación de inversión, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación,

ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este párrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO SEXTO. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, o del diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SISTR, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente,

hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO QUINTO. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este párrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO SEXTO. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, o del diferencial tarifario entre

previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC- y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF-; y cuya cobertura operacional sea inferior al 50% de las rutas del respectivo sistema.

La cofinanciación de componentes independientes o del diferencial tarifario previsto en este párrafo genera el derecho del Gobierno Nacional a participar con voz y voto con mínimo un miembro en la Junta o Consejo Directivo del Sistema de Transporte por la duración de la cofinanciación.

PARÁGRAFO SÉPTIMO. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en

la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC- y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF-; y cuya cobertura operacional sea inferior al 50% de las rutas del respectivo sistema.

La cofinanciación de componentes independientes o del diferencial tarifario previsto en este párrafo genera el derecho del Gobierno Nacional a participar con voz y voto con mínimo un miembro en la Junta o Consejo Directivo del

donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO OCTAVO. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología SISBÉN IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media,

Sistema de Transporte por la duración de la cofinanciación.

PARÁGRAFO SÉPTIMO. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO OCTAVO. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte

Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario. Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo. En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.	Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología SISBÉN IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario. Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo. En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.	
--	---	--

Artículo 4. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así: Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa. Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes: 1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la	Artículo 4. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así: Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa. Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes: 1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje	Sin modificaciones
---	--	---------------------------

sostenibilidad de su sistema de transporte público. 2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado. Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las	del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público. 2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado. Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios	
---	---	--

vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones. 3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral. 4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer	técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones. 3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral. 4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que	
---	--	--

precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.	adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.	
5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o	5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el	

temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la	territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la	
--	--	--

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial. 7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.	financiación del transporte público. 6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial. 7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.	
--	--	--

8. Explotación Colateral Comercial de los SITM, SITP, SETP y Sitr. Las entidades territoriales podrán explotar colateralmente para fines comerciales los diferentes componentes del Sistema y generar ingresos derivados de captura de valor del suelo, desarrollos inmobiliarios, publicidad, arrendamiento de espacios comerciales, minería de datos, GTFS dinámicos, entre otros. 9. Recursos del Presupuesto Nacional. El Gobierno Nacional podrá cofinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y Sitr con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la ley de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes	8. Explotación Colateral Comercial de los SITM, SITP, SETP y Sitr. Las entidades territoriales podrán explotar colateralmente para fines comerciales los diferentes componentes del Sistema y generar ingresos derivados de captura de valor del suelo, desarrollos inmobiliarios, publicidad, arrendamiento de espacios comerciales, minería de datos, GTFS dinámicos, entre otros. 9. Recursos del Presupuesto Nacional. El Gobierno Nacional podrá cofinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y Sitr con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la ley de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la	
--	---	--

como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.	entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.	
Artículo 5. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR considerando: a) Características socioeconómicas de los usuarios; b) Distancias recorridas; c) Horarios de prestación del servicio; d) Nivel de servicio ofrecido; e) Impacto ambiental del modo de transporte.	Artículo 5. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR considerando: a) Características socioeconómicas de los usuarios; b) Distancias recorridas; c) Horarios de prestación del servicio; d) Nivel de servicio ofrecido; e) Impacto ambiental del modo de transporte.	Sin modificaciones
Artículo 6. Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR para: a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado;	Artículo 6. Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR para: a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado;	Sin modificaciones

b) Información en tiempo real para usuarios; c) Optimización de rutas y horarios; d) Monitoreo y control de la operación. e) Adoptar estándares de interoperabilidad	b) Información en tiempo real para usuarios; c) Optimización de rutas y horarios; d) Monitoreo y control de la operación. e) Adoptar estándares de interoperabilidad	
Artículo 7. Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR de conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes. La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de	Artículo 7. Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR de conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes. La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y	Sin modificaciones

recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, incluirá en el Presupuesto General de la Nación las partidas requeridas para dar cumplimiento a esta cofinanciación, priorizando la sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte. Parágrafo 1. La asignación y transferencia de los recursos por parte de la Nación estará condicionada al cumplimiento, por parte de las entidades territoriales, de los requisitos, estándares de calidad y parámetros de operación definidos por la ley y la reglamentación respectiva, garantizando una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados. Parágrafo 2. En adición a los requisitos previstos en el parágrafo anterior, las	garantizar la destinación de recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, incluirá en el Presupuesto General de la Nación las partidas requeridas para dar cumplimiento a esta cofinanciación, priorizando la sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte. Parágrafo 1. La asignación y transferencia de los recursos por parte de la Nación estará condicionada al cumplimiento, por parte de las entidades territoriales, de los requisitos, estándares de calidad y parámetros de operación definidos por la ley y la reglamentación respectiva, garantizando una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados.	
---	---	--

entidades territoriales deberán crear y constituir Fondos de Estabilización Tarifaria que garanticen los principios de transparencia, responsabilidad y Eficiencia. La reglamentación de los Fondos de Estabilización Tarifaria será dada por cada entidad territorial sin embargo deberá contemplar como mínimo las siguientes características: (i) asegurar el funcionamiento del SITM, SITP, SETP o Sitr; (ii) Cubrir el déficit operativo que surge cuando la tarifa que pagan los usuarios no es suficiente para cubrir los costos reales de operación del SITM, SITP, SETP o Sitr; (iii) Recibir recursos de diversas fuentes para la financiación de los SITM, SITP, SETP o Sitr; (iv) un marco normativo.	Parágrafo 2. En adición a los requisitos previstos en el parágrafo anterior, las entidades territoriales deberán crear y constituir Fondos de Estabilización Tarifaria que garanticen los principios de transparencia, responsabilidad y Eficiencia. La reglamentación de los Fondos de Estabilización Tarifaria será dada por cada entidad territorial sin embargo deberá contemplar como mínimo las siguientes características: (i) asegurar el funcionamiento del SITM, SITP, SETP o Sitr; (ii) Cubrir el déficit operativo que surge cuando la tarifa que pagan los usuarios no es suficiente para cubrir los costos reales de operación del SITM, SITP, SETP o Sitr; (iii) Recibir recursos de diversas fuentes para la financiación de los SITM, SITP, SETP o Sitr; (iv) un marco normativo.	
Artículo 8. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la	Artículo 8. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la	Sin modificaciones

sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y Sitr: Responsabilidades de la Nación: 1. Garantizar la asignación y disponibilidad efectiva de los recursos financieros requeridos para la cofinanciación del déficit operacional, conforme a lo establecido en la presente ley y su reglamentación. 2. Realizar los giros de los recursos a las entidades territoriales de manera oportuna, periódica y suficiente, conforme a los calendarios y procedimientos definidos por el Gobierno Nacional. 3. Brindar asistencia técnica, administrativa y normativa a los entes territoriales y a sus entidades adscritas y vinculadas, para fortalecer la gestión y la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. 4. Realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación integral del uso, destino e impacto de los recursos transferidos, promoviendo el cumplimiento de estándares	sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y Sitr: Responsabilidades de la Nación: 1. Garantizar la asignación y disponibilidad efectiva de los recursos financieros requeridos para la cofinanciación del déficit operacional, conforme a lo establecido en la presente ley y su reglamentación. 2. Realizar los giros de los recursos a las entidades territoriales de manera oportuna, periódica y suficiente, conforme a los calendarios y procedimientos definidos por el Gobierno Nacional. 3. Brindar asistencia técnica, administrativa y normativa a los entes territoriales y a sus entidades adscritas y vinculadas, para fortalecer la gestión y la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. 4. Realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación integral del uso, destino e impacto de los recursos transferidos, promoviendo el cumplimiento de estándares	
---	---	--

de calidad, eficiencia y transparencia. Responsabilidades de las Entidades Territoriales: 1. Garantizar la apropiación, disponibilidad y aporte oportuno de la contrapartida local mínima establecida en la ley, conforme a los porcentajes y condiciones definidos en los convenios de cofinanciación. 2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad. 3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local. 4. Velar por la calidad, eficiencia, cobertura y accesibilidad del servicio de transporte público, atendiendo a los estándares y requerimientos definidos en la legislación vigente y la reglamentación respectiva.	de calidad, eficiencia y transparencia. Responsabilidades de las Entidades Territoriales: 1. Garantizar la apropiación, disponibilidad y aporte oportuno de la contrapartida local mínima establecida en la ley, conforme a los porcentajes y condiciones definidos en los convenios de cofinanciación. 2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad. 3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local. 4. Velar por la calidad, eficiencia, cobertura y accesibilidad del servicio de transporte público, atendiendo a los estándares y requerimientos definidos en la legislación vigente y la reglamentación respectiva.	
Artículo 9. Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento	Artículo 9. Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento	Se elimina

de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.

Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:

1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total.
2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley.
3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector.
4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa.

~~de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.~~

~~Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:~~

- ~~1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total.~~
- ~~2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley.~~
- ~~3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector.~~
- ~~4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa.~~

El Gobierno Nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.	El Gobierno Nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.	
	ARTÍCULO NUEVO. Artículo 9. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de los sectores responsables de su cumplimiento.	Se incluye un artículo nuevo.
Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones

8. CONFLICTO DE INTERÉS.

El presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, teniendo en cuenta lo establecido en los artículos 1° y 3° de la Ley 2003 de 2019, que establece que modificó el Art 291. Declaración de Impedimentos, de la Ley 5: *“El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una*

decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

En tal sentido, se considera que el trámite en el debate y votación de este proyecto de ley no generaría ninguna situación de conflicto de interés para los Congresistas, al tratarse de una materia de alcance general que no implica un beneficio particular, actual y directo. No obstante, se reconoce que los conflictos de interés son personales y es facultad de cada honorable congresista evaluarlos. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.

9. PROPOSICIÓN.

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presentamos ponencia favorable y solicitamos respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley N. 189 de 2025 Cámara “Por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones”

Cordialmente,

HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara

**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE
REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY No. 189 DE 2025 CÁMARA “POR
MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE RECURSOS PARA
LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES”**

Artículo 1. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente Ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno Nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo -SITM, Sistema Integrado de Transporte Público -SITP y Sistema Estratégico de Transporte Público -SETP, Sistema Integrado de Transporte Regional - Sitr) a nivel nacional.

Artículo 2. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios:

- a) Sostenibilidad: Garantizar la viabilidad económica, social y ambiental del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes complementarias a la tarifa usuario.
- b) Universalidad: Asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.
- c) Continuidad: Mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.
- d) Calidad: Brindar un servicio eficiente, seguro y confortable;
- e) Eficiencia: Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas.
- f) Participación: Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio.
- g) Integración: Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.

Artículo 3. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:

ARTÍCULO 2. Cofinanciación de Sistemas de Transporte: La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SISTR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio.

Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SISTR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR.

Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte.

Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.

2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:

- a) Definición del esquema operacional y financiero.
- b) Definición del esquema institucional.
- c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
- d) Evaluación social y económica.
- e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
- f) Identificación, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.
- g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.
- h) Estudio ambiental.

3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento CONPES, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de

Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

PARÁGRAFO PRIMERO. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este párrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO SEGUNDO. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 sólo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente párrafo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

PARÁGRAFO TERCERO. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y

control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

PARÁGRAFO CUARTO. Dentro de los doce (12) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación de inversión, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO QUINTO. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este párrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO SEXTO. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, o del diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación

o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC- y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF-; y cuya cobertura operacional sea inferior al 50% de las rutas del respectivo sistema.

La cofinanciación de componentes independientes o del diferencial tarifario previsto en este párrafo genera el derecho del Gobierno Nacional a participar con voz y voto con mínimo un miembro en la Junta o Consejo Directivo del Sistema de Transporte por la duración de la cofinanciación.

PARÁGRAFO SÉPTIMO. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO OCTAVO. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología SISBÉN IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario.

Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.

Artículo 4. Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte.

Modifíquese el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así: Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria. Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa. Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.
2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado. Corresponderá a los concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.
3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en

vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.

4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros. El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo. Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avalúo del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.

6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos financiados por el concepto de multas, los programas y proyectos

que se pueden financiar y los indicadores de seguimiento a los objetivos de seguridad vial.

7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

8. Explotación Colateral Comercial de los SITM, SITP, SETP y Sitr. Las entidades territoriales podrán explotar colateralmente para fines comerciales los diferentes componentes del Sistema y generar ingresos derivados de captura de valor del suelo, desarrollos inmobiliarios, publicidad, arrendamiento de espacios comerciales, minería de datos, GTFS dinámicos, entre otros.

9. Recursos del Presupuesto Nacional. El Gobierno Nacional podrá cofinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y Sitr con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la ley de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto.

Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Artículo 5. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y Sitr considerando:

- a) Características socioeconómicas de los usuarios;
- b) Distancias recorridas;
- c) Horarios de prestación del servicio;
- d) Nivel de servicio ofrecido;
- e) Impacto ambiental del modo de transporte.

Artículo 6. Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y Sitr para:

- a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado;

- b) Información en tiempo real para usuarios;
- c) Optimización de rutas y horarios;
- d) Monitoreo y control de la operación.
- e) Adoptar estándares de interoperabilidad

Artículo 7. Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR de conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes.

La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, incluirá en el Presupuesto General de la Nación las partidas requeridas para dar cumplimiento a esta cofinanciación, priorizando la sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte.

Parágrafo 1. La asignación y transferencia de los recursos por parte de la Nación estará condicionada al cumplimiento, por parte de las entidades territoriales, de los requisitos, estándares de calidad y parámetros de operación definidos por la ley y la reglamentación respectiva, garantizando una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados.

Parágrafo 2. En adición a los requisitos previstos en el parágrafo anterior, las entidades territoriales deberán crear y constituir Fondos de Estabilización Tarifaria que garanticen los principios de transparencia, responsabilidad y Eficiencia. La reglamentación de los Fondos de Estabilización Tarifaria será dada por cada entidad territorial sin embargo deberá contemplar como mínimo las siguientes características: (i) asegurar el funcionamiento del SITM, SITP, SETP o SISTR; (ii) Cubrir el déficit operativo que surge cuando la tarifa que pagan los usuarios no es suficiente para cubrir los costos reales de operación del SITM, SITP, SETP o SISTR; (iii) Recibir recursos de diversas fuentes para la financiación de los SITM, SITP, SETP o SISTR; (iv) un marco normativo.

Artículo 8. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y SITR:

Responsabilidades de la Nación:

1. Garantizar la asignación y disponibilidad efectiva de los recursos financieros requeridos para la cofinanciación del déficit operacional, conforme a lo establecido en la presente ley y su reglamentación.
2. Realizar los giros de los recursos a las entidades territoriales de manera oportuna, periódica y suficiente, conforme a los calendarios y procedimientos definidos por el Gobierno Nacional.
3. Brindar asistencia técnica, administrativa y normativa a los entes territoriales y a sus entidades adscritas y vinculadas, para fortalecer la gestión y la sostenibilidad de los sistemas de transporte público.
4. Realizar el seguimiento, monitoreo y evaluación integral del uso, destino e impacto de los recursos transferidos, promoviendo el cumplimiento de estándares de calidad, eficiencia y transparencia.

Responsabilidades de las Entidades Territoriales:

1. Garantizar la apropiación, disponibilidad y aporte oportuno de la contrapartida local mínima establecida en la ley, conforme a los porcentajes y condiciones definidos en los convenios de cofinanciación.
2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad.
3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local.
4. Velar por la calidad, eficiencia, cobertura y accesibilidad del servicio de transporte público, atendiendo a los estándares y requerimientos definidos en la legislación vigente y la reglamentación respectiva.

Artículo 9. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano

Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de los sectores responsables de su cumplimiento.

Artículo 10. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cordialmente,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara