

**TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN
SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE
REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA OCHO (08) DE ABRIL
DE 2026, AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025 CAMARA**

**“POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE
RECURSOS PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y
SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA
DECRETA**

Artículo 1. Objeto. Conforme a lo dispuesto en los artículos 1º, 3º, 5º, 56 y 85 de la Ley 336 de 1996, y en el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, la presente Ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad, fortalecimiento operacional, mejoramiento de la calidad del servicio 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 - SITE) a nivel nacional, y la adopción de medidas que garanticen accesibilidad, eficiencia, integración y sostenibilidad del servicio público de transporte de pasajeros.

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.

h) Accesibilidad universal: Garantizar que la prestación del servicio sea accesible, segura e incluyente para personas con discapacidad, personas mayores, cuidadores, niños, niñas y demás poblaciones con necesidades diferenciales de movilidad.

i) Seguridad vial: Promover la reducción de la siniestralidad vial y la protección de la vida e integridad de los usuarios, peatones, ciclistas y demás actores viales.

j) Transición energética: Impulsar la incorporación progresiva de tecnologías de cero y bajas emisiones en los sistemas de transporte público.

k) Interoperabilidad: Garantizar la integración tecnológica, operacional, informativa y tarifaria entre los diferentes modos y componentes del sistema 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 SITR), 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 SITR. 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 SITR.

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 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, de programas de modernización tecnológica, renovación de flota, infraestructura de soporte para tecnologías limpias, integración modal 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.

PARÁGRAFO NOVENO. La cofinanciación del diferencial tarifario entre la tarifa al usuario y la tarifa técnica deberá sujetarse a una metodología unificada de cálculo, validación, seguimiento y auditoría, definida por el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y con las entidades territoriales correspondientes, con base en criterios técnicos, financieros, sostenibles, operacionales y de transparencia.

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, pódicos 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.
- f) Integración modal y necesidad de transbordos;
- g) Condiciones territoriales, poblacionales o de accesibilidad.

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
- f) Implementar herramientas de análisis de datos para mejorar la eficiencia, cobertura, seguridad y experiencia del usuario.

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 participación de la Nación en la cofinanciación del diferencial tarifario estará sujeta a la disponibilidad presupuestal, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marzo de Gasto de Mediano Plazo y al cumplimiento de metas de eficiencia operacional, sostenibilidad financiera y calidad en la prestación del servicio por parte de la entidad territorial beneficiaria.

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 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 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. (nuevo) Seguimiento, transparencia y rendición de cuentas. Las entidades territoriales, entes gestores y autoridades competentes que reciban recursos de cofinanciación o destinen fuentes complementarias de financiación al sistema de transporte público deberán publicar informes periódicos sobre:

- a) Ejecución presupuestal y financiera;
- b) Destinación de los recursos;
- c) Cumplimiento de metas e indicadores de operación;
- d) Calidad del servicio;
- e) Cobertura, accesibilidad, seguridad vial y satisfacción del usuario.

Parágrafo: El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos mínimos para la consolidación, reporte y seguimiento de esta información.

Artículo 11. (Nuevo). Régimen de datos de movilidad. Los datos de operación, demanda y comportamiento de usuarios generados por los Sistemas de Recaudo Centralizado, los Sistemas de Gestión y Control de Flota y cualquier otra plataforma tecnológica vinculada a la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR son de carácter público en su dimensión agregada y estadística, y su explotación comercial en los términos del numeral 8° del artículo 4° de la presente ley estará sujeta a las siguientes condiciones:

1. Los datos individuales de los usuarios del sistema de transporte público son datos personales protegidos por la Ley 1581 de 2012 y sus decretos reglamentarios. En ningún caso podrán ser objeto de comercialización o cesión a terceros en forma que permita la identificación de usuarios específicos, sin el consentimiento expreso e informado del titular.

2. Los datos agregados y anonimizados de operación y demanda podrán ser explotados comercialmente por las entidades territoriales o las entidades gestoras, siempre que los ingresos obtenidos sean canalizados al Fondo de Estabilización Tarifaria del respectivo sistema.

3. La información operacional en formato GTFS y los datos de planificación del servicio serán de acceso abierto y gratuito para investigadores, desarrolladores y ciudadanos, conforme a los estándares de datos abiertos establecidos por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones.

4. Las plataformas de terceros que accedan a datos de los sistemas de transporte público en virtud de contratos de explotación comercial deberán estar domiciliadas o con representación legal en Colombia y sujetas a la jurisdicción nacional para efectos de protección de datos y responsabilidad civil.

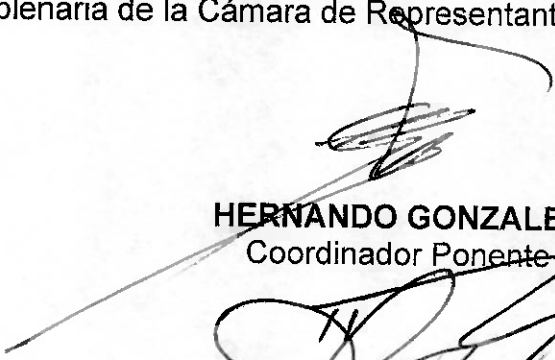
Parágrafo. El Ministerio de Transporte, en coordinación con la Superintendencia de Industria y Comercio, expedirá dentro de los doce (12) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley los lineamientos técnicos para la gestión, protección y explotación de datos en los sistemas de transporte público, garantizando el equilibrio entre el aprovechamiento económico de la información y la protección de los derechos de los usuarios.

Artículo 12. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

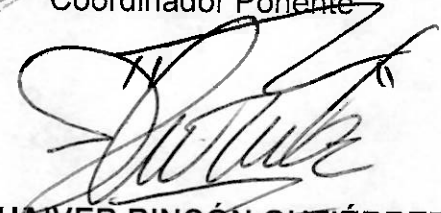
CÁMARA DE REPRESENTANTES. -COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE. 08 de abril de 2026.-En sesión de la fecha, fué aprobado en primer debate, y en los términos anteriores, el Proyecto de Ley 189 de 2025 **“POR MEDIO**

DE LA CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE RECURSOS PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES” . (Acta No. 24 de 2026) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 07 de abril de 2026, según Acta No. 23, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.


Lo anterior con el fin de que en el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.



HERNANDO GONZALEZ
Coordinador Ponente



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Presidente



RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario General

Elaboró: Ruth Claudia Sáenz Forero
10.04.26

