

Bogotá D.C. mayo de 2026

MESA DIRECTIVA

Comisión Sexta
Cámara de Representantes

Asunto: Informe de ponencia positiva para segundo debate en la Cámara de Representantes al 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 segundo 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”

Cordialmente,

HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara
Ponente



PONENCIA SEGUNDO DEBATE PL 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”

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 y el proyecto fue aprobado en dicha célula legislativa el 8 de abril de 2026.

Primer debate

En primer debate se recibieron varias proposiciones que modificaron y adicionaron aspectos en el articulado de la iniciativa, aunque varias fueron aprobadas, algunas dejadas como sustancias se consideran para el texto que se presente para segundo debate.

A Continuación relacionamos las proposiciones allegadas en el primer debate:

ARTICULO	PROPONENTE	AVALADA O NO EN COMISIÓN LA PROPOSICIÓN
1	HR. Irma Luz Herrera	Avalada



1	HR. Diego Caicedo	Avalada
2	HR. Irma Luz Herrera	Avalada
2	HR. Susana Gómez	Constancia
3	HR. Irma Luz Herrera	Avalada
5	HR. Irma Luz Herrera	Avalada
5	HR. Susana Gómez	Constancia
6	HR. Irma Luz Herrera	Avalada
7	HR. Susana Gómez	Constancia
7	HR. Yulieth Sanchez	Avalada
8	HR. Susana Gómez	Constancia
9	HR. Susana Gómez	Avalada
Nuevo	HR. Irma Luz Herrera	Avalada
Nuevo	HR. Irma Luz Herrera	Constancia
Nuevo	HR. Irma Luz Herrera	Constancia
Nuevo	HR. Diego Caicedo	Avalada
Nuevo	HR. Diego Caicedo	Constancia
Nuevo	HR. Diego Caicedo	Constancia

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

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.



Dentro de las propuestas planteadas en esta iniciativa legislativa se proponer modificar la Ley 310 de 1996, la cual incluye expresamente el diferencial tarifario como componente de cofinanciación por parte de la Nación.

Asimismo, se busca ampliar las fuentes de financiación establecidas en la Ley 1753 de 2015, incluyendo recursos provenientes del Presupuesto Nacional para garantizar una asignación más estable y diversificada. Además, se establece el principio de concurrencia entre la Nación y las entidades territoriales en la cofinanciación operativa, fomentando una corresponsabilidad compartida en la gestión financiera y operativa de los sistemas de transporte público. Finalmente, se definen responsabilidades compartidas entre los distintos niveles de gobierno con el objetivo de asegurar la sostenibilidad financiera y la continuidad en la prestación de los servicios, fortaleciendo así la viabilidad y eficiencia de los sistemas de transporte masivo colectivo en el país.

3. JUSTIFICACIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO DE LEY

PROBLEMATICA IDENTIFICADA

Los Sistemas de Transporte Público en Colombia enfrentan serios desafíos de sostenibilidad financiera, principalmente debido a la brecha existente entre la tarifa técnica (costo real de operación del servicio) y la tarifa al usuario (precio que paga efectivamente el ciudadano). Esta diferencia, conocida como diferencial tarifario, ha generado déficits operacionales que comprometen la calidad, continuidad y expansión de estos sistemas fundamentales para la movilidad urbana.

La legislación vigente no contemplaba de manera expresa la posibilidad de que el Gobierno Nacional, participe en la cofinanciación de este diferencial tarifario, lo que limita las opciones de sostenibilidad financiera de los sistemas y trasladaba toda la carga fiscal a las entidades territoriales.

CIFRAS E INFORMACIÓN

El transporte público urbano constituye uno de los pilares fundamentales para el desarrollo sostenible y la calidad de vida de los colombianos. En un país donde las grandes ciudades concentran 77% de la población nacional; la movilidad eficiente, accesible y sostenible se convierte en un derecho esencial que impacta directamente el bienestar social, el crecimiento económico y la equidad territorial. Los sistemas de



transporte público masivo y colectivo no son simplemente infraestructuras de movilidad; son instrumentos de inclusión social que conectan a millones de ciudadanos con oportunidades de empleo, educación, salud y participación en la vida urbana. Para las familias colombianas de menores ingresos, el transporte público representa frecuentemente entre el 15% y 20% de sus gastos familiares, convirtiéndose en un factor determinante de su presupuesto doméstico y, por tanto, de su calidad de vida.

A. Impacto demostrado de los sistemas de transporte público en Colombia:

En Bogotá, el sistema TransMilenio durante 2024 movilizó un promedio de 48.3 millones de validaciones mensuales en el componente troncal, reduciendo significativamente las emisiones de CO2. En Medellín, el Sistema Integrado de Transporte del Valle de Aburrá (SITVA), que incluye: Metro, Metrocable, tranvía y buses, movilizó cerca de 1.5 millones de pasajeros por día, contribuyendo así a una reducción del 58% en los tiempos de viaje para usuarios de zonas periféricas. El MIO en Cali ha logrado una cobertura estructurada que ha beneficiado especialmente a los estratos 1, 2 y 3, y que representan el 75% de sus usuarios.

Estos sistemas han generado más de 40,000 empleos directos e indirectos en conjunto, mejorado la accesibilidad para personas con movilidad reducida, y permitido ahorros de hasta un 30% en los gastos mensuales de transporte para familias que utilizan los Sistemas de Transporte Masivo para moverse.

Sin embargo, la sostenibilidad financiera de estos sistemas se ha convertido en el principal desafío para garantizar su operación continua y expansión. La crisis operacional que enfrentan varios de estos sistemas amenaza con revertir los avances logrados en materia de movilidad urbana sostenible, situación que se agudizó significativamente tras la pandemia del COVID-19.

B. Crisis estructural y post-pandemia:

Los sistemas de transporte público en Colombia, han venido enfrentando una crisis estructural de sostenibilidad financiera que se ha visto agudizada significativamente tras la pandemia del COVID-19. La reducción drástica de demanda durante la emergencia sanitaria significó pérdidas operacionales sin precedentes:

- Bogotá: El Fondo de Estabilización Tarifaria para TransMilenio asciende a 3.07 billones de pesos para 2025.



- Medellín: El Metro y SITVA experimentaron una disminución de ingresos de aproximadamente 43% durante 2020.
- Cali: El MIO acumuló un déficit operacional superior a los 300,000 millones de pesos.
- Bucaramanga: Metrolínea redujo su flota de 336 buses pre-pandemia a solo 20, encontrándose actualmente en liquidación.

La recuperación de los Sistemas de Transporte Público ha sido gradual, con niveles de demanda que para 2024 alcanzaron entre el 75% y 85% de los niveles pre-pandemia, a pesar de los esfuerzo de reactivación economía, los sistemas continúan enfrentando desafíos financieros críticos para su operación.

C. Desequilibrio financiero estructural:

La diferencia entre la tarifa técnica (costo real de operación) y la tarifa al usuario (precio que paga efectivamente el ciudadano) ha generado déficits operacionales significativos. Los aumentos en las tarifas para cubrir costos operativos han afectado desproporcionadamente a la población de menores recursos, que constituye el principal usuario de estos sistemas.

Es por esto que la presente iniciativa reconoce la necesidad de fortalecer la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte público masivo y colectivo, mediante ajustes normativos que permitan una mayor participación del nivel nacional en el cubrimiento de las brechas operacionales que enfrentan estos sistemas en todo el territorio colombiano.

DEFINICIONES NORMATIVAS DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE.

Para efectos de comprender el alcance de este Proyecto de Ley, es fundamental establecer las definiciones normativas de los sistemas de transporte público que serán objeto de cofinanciación:

A. Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM): Conjunto organizado de infraestructura, equipos, servicios, paraderos, estaciones y demás elementos del sistema que permiten el transporte de pasajeros en vehículos de gran capacidad, de manera cómoda, ágil, segura y ambientalmente sustentable, con prelación en el uso de las vías y tecnología apropiada para prestar un servicio eficiente y de calidad.



B. Sistema Integrado de Transporte Público (SITP): Conjunto de modos de transporte y servicios de transporte público que operan de manera integrada en una ciudad o región, incluyendo servicios troncales, zonales, complementarios y especiales, articulados mediante infraestructura, sistemas de recaudo integrado y sistemas de información al usuario.

C. Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP): Sistema de transporte público de mediana capacidad diseñado para ciudades intermedias, que integra diferentes modos de transporte y servicios bajo un esquema operacional y tarifario único, con tecnología apropiada y sostenible.

D. Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR): Conjunto organizado de infraestructura, equipos, servicios y demás elementos que permiten la prestación del servicio público de transporte de pasajeros a nivel regional, integrando diferentes municipios y facilitando la conectividad territorial.

4. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

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

5. MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO

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.

6. PLIEGO DE MODIFICACIONES

Al texto aprobado en Comisión Sexta se adicionaran 2 artículos sugeridos mediante proposición en el primer debate, así :

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACIONES
“POR MEDIO DE LA CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE RECURSOS PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate	Sin Modificación
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	Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate	Sin Modificación



<p>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.</p>		
<p>Artículo 2. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; 	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate</p>	<p>Sin Modificación</p>



<p>e) Eficiencia: Optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas.</p> <p>f) Participación: Promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio.</p> <p>g) Integración: Articular los diferentes modos y sistemas de transporte.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>j) Transición energética: Impulsar la incorporación progresiva de tecnologías de cero y bajas emisiones en los sistemas de transporte público.</p> <p>k) Interoperabilidad: Garantizar la integración tecnológica, operacional, informativa y tarifaria entre los diferentes modos y componentes del sistema de transporte.</p>		
---	--	--



<p>Artículo 3. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2 de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate</p>	<p>Sin Modificación</p>
---	---	-------------------------



<p>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.</p> <p>Para que proceda la cofinanciación de los componentes identificados en el inciso anterior, El Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los siguientes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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: 		
--	--	--



<p>a) Definición del esquema operacional y financiero.</p> <p>b) Definición del esquema institucional.</p> <p>c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.</p> <p>d) Evaluación social y económica.</p> <p>e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.</p> <p>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.</p> <p>g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.</p> <p>h) Estudio ambiental.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--



<p>proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en</p>		
---	--	--



<p>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.</p> <p>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.</p>		
--	--	--



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--



<p>cofinanciación aportados por la Nación.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--



<p>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 SISTR, 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.</p> <p>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.</p> <p>PARÁGRAFO SÉPTIMO. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de</p>		
--	--	--



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



<p>artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.</p> <p>En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.</p> <p>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.</p>		
<p>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</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate</p>	<p>Sin Modificación</p>



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



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--



<p>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.</p> <p>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</p>		
--	--	--



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>8. Explotación Colateral Comercial de los SITM, SITP, SETP y SITR. Las entidades territoriales podrán explotar colateralmente para fines comerciales</p>		
--	--	--



<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>		
	<p>Artículo 5. Diferencial tarifario: definición, cálculo y control. Para efectos de la presente ley, entiéndese por diferencial tarifario la diferencia positiva entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, donde la tarifa técnica corresponde al</p>	<p>Se adiciona al texto propuesto para segundo debate un artículo nuevo que define el diferencial tarifario y responsabilidades respecto del mismo.</p>



	<p>valor unitario por pasajero movilizado que cubre la totalidad de los costos eficientes de operación del sistema, incluyendo costos de operación vehicular, costos de gestión y administración, costos de infraestructura, costos financieros asociados a la operación y una rentabilidad razonable para la sostenibilidad del servicio; y la tarifa al usuario corresponde al valor que efectivamente paga el pasajero por la utilización del servicio, definido por la autoridad competente conforme a criterios de accesibilidad, equidad social y política pública de movilidad.</p> <p>El diferencial tarifario cofinanciable por la Nación será el resultante de la diferencia entre ambas tarifas, multiplicado por el número de pasajeros efectivamente movilizados en el período correspondiente, certificado por el sistema</p>	
--	---	--



	<p>de recaudo centralizado del respectivo sistema de transporte.</p> <p>Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, expedirá dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley la reglamentación que establezca: (i) la metodología estandarizada para el cálculo de la tarifa técnica por modalidad de sistema; (ii) los parámetros de eficiencia que deben acreditar los operadores para que sus costos sean reconocidos en el cálculo; (iii) la periodicidad de actualización del diferencial; y (iv) los mecanismos de reporte y verificación de la demanda efectiva.</p> <p>Parágrafo 2°. La Contraloría General de la República ejercerá el control fiscal sobre los</p>	
--	---	--



	<p>recursos destinados a la cofinanciación del diferencial tarifario. Para tal efecto, cada entidad gestora de los sistemas SITM, SITP, SETP y SISTR publicará anualmente, en su página web oficial y en el sistema de información del Ministerio de Transporte, un informe que contenga: (i) la tarifa técnica vigente y su metodología de cálculo; (ii) la tarifa al usuario aplicada; (iii) el diferencial resultante; (iv) el número de pasajeros certificados; y (v) el total de recursos recibidos por cofinanciación nacional y territorial.</p>	
<p>Artículo 5. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Características socioeconómicas de los usuarios; b) Distancias recorridas; c) Horarios de prestación del servicio; 	<p>Artículo 5-6. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR considerando:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Características 	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>Artículo 7 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.</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



	<p>e) Adoptar estándares de interoperabilidad</p> <p>f) Implementar herramientas de análisis de datos para mejorar la eficiencia, cobertura, seguridad y experiencia del usuario.</p>	
<p>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.</p> <p>La participación de la Nación en la cofinanciación del diferencial tarifario estará sujeta a la disponibilidad presupuestal, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marco 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.</p> <p>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</p>	<p>Artículo 8 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.</p> <p>La participación de la Nación en la cofinanciación del diferencial tarifario estará sujeta a la disponibilidad presupuestal, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marco de Gasto de Mediano Plazo y al cumplimiento de metas de eficiencia operacional, sostenibilidad financiera</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



<p>sostenibilidad financiera, la eficiencia y la equidad en la distribución de los recursos, según lo reglamente el Ministerio de Transporte.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>y calidad en la prestación del servicio por parte de la entidad territorial beneficiaria.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	
--	--	--



	<p>Parágrafo 2. En adición a los requisitos previstos en el párrafo 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.</p>	
<p>Artículo 8. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes</p>	<p>Artículo 9 8. Responsabilidades compartidas. En el marco del principio de corresponsabilidad, la</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



<p>responsabilidades para garantizar la sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y SISTR:</p> <p>Responsabilidades de la Nación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. <p>Responsabilidades de las Entidades Territoriales:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>Nación y las entidades territoriales asumen conjuntamente las siguientes responsabilidades para garantizar la sostenibilidad y eficiencia de los SITM, SITP, SETP y SISTR:</p> <p>Responsabilidades de la Nación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 	
---	--	--



<p>gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad.</p> <p>3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la normativa nacional y local.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>Responsabilidades de las Entidades Territoriales:</p> <p>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.</p> <p>2. Mantener el equilibrio operativo y financiero del sistema de transporte público, adoptando medidas de gestión que aseguren su viabilidad y sostenibilidad.</p> <p>3. Implementar y optimizar mecanismos locales de financiación que permitan fortalecer la sostenibilidad del sistema, conforme a la</p>	
--	---	--



	<p>normativa nacional y local.</p> <p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>Artículo 10 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.</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>
<p>Artículo 10. 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:</p> <p>a) Ejecución presupuestal y financiera;</p>	<p>Artículo 11 10. 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</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



<p>b) Destinación de los recursos;</p> <p>c) Cumplimiento de metas e indicadores de operación;</p> <p>d) Calidad del servicio;</p> <p>e) Cobertura, accesibilidad, seguridad vial y satisfacción del usuario.</p> <p>Parágrafo: El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos mínimos para la consolidación, reporte y seguimiento de esta información.</p>	<p>informes periódicos sobre:</p> <p>a) Ejecución presupuestal y financiera;</p> <p>b) Destinación de los recursos;</p> <p>c) Cumplimiento de metas e indicadores de operación;</p> <p>d) Calidad del servicio;</p> <p>e) Cobertura, accesibilidad, seguridad vial y satisfacción del usuario.</p> <p>Parágrafo: El Ministerio de Transporte definirá los lineamientos mínimos para la consolidación, reporte y seguimiento de esta información.</p>	
<p>Artículo 11. 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 SISTR son de carácter público en su dimensión</p>	<p>Artículo 12 44- 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</p>	<p>Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración</p>



<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	<p>cualquier otra plataforma tecnológica vinculada a la operación de los SITM, SITP, SETP y SISTR 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:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 	
--	--	--



<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>Estabilización Tarifaria del respectivo sistema.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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</p>	
---	--	--



	<p>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.</p>	
	<p>Artículo 13. Régimen de transición para convenios de cofinanciación vigentes. Los convenios de cofinanciación suscritos entre la Nación y las entidades territoriales con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán rigiéndose por las condiciones originalmente pactadas, sin perjuicio de las modificaciones que se acuerden conforme a lo dispuesto en el presente artículo.</p> <p>Las entidades territoriales que cuenten con convenios de</p>	<p>Se adiciona al texto propuesto para segundo debate un artículo nuevo que fija el régimen de transición para convenios de cofinanciación vigente</p>



	<p>cofinanciación vigentes podrán solicitar la incorporación del diferencial tarifario como componente cofinanciable, mediante la suscripción de un otrosí o adición al convenio existente, acreditando:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Que el sistema cuente con el Sistema de Recaudo Centralizado y el Sistema de Gestión y Control de Flota en pleno funcionamiento. 2. Que la cobertura operacional sea igual o superior al setenta por ciento (70%) de las rutas autorizadas. 3. Que la entidad territorial haya constituido o se comprometa a constituir, en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la suscripción del otrosí, el Fondo de Estabilización Tarifaria previsto en la presente ley. 	
--	---	--



	<p>4. Que la entidad territorial acredite la implementación o cronograma de implementación de al menos dos (2) de las fuentes alternativas de financiación previstas en el artículo 4° de la presente ley.</p> <p>5. Que el ente gestor haya publicado el informe de tarifa técnica y diferencial tarifario del último año fiscal conforme a la metodología que establezca el Ministerio de Transporte.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, publicará los lineamientos técnicos, jurídicos y financieros para la elaboración y suscripción de los otrosíes a que se refiere el presente artículo, incluyendo un modelo estandarizado de</p>	
--	--	--



	modificación contractual.	
Artículo 12. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 14 42. Vigencia y Derogatoria. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se presenta el mismo texto aprobado en primer debate y se ajusta la numeración

7. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

Con las modificaciones propuestas en la ponencia, la iniciativa cuenta con 14 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.** Diferencial tarifario: definición, cálculo y control.
- **Artículo 6.** Esquemas Tarifarios Diferenciados.
- **Artículo 7.** Digitalización del Transporte.
- **Artículo 8.** Principio de Concurrencia.
- **Artículo 9.** Responsabilidades compartidas.
- **Artículo 10.** Seguimiento, transparencia y rendición de cuentas
- **Artículo 11.** Impacto Fiscal Reducido.
- **Artículo 12.** Régimen de datos de movilidad.
- **Artículo 13.** Régimen de transición para convenios de cofinanciación vigentes.
- **Artículo 14.** Vigencia y Derogatoria.



8. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003, “*Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y Transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones*”, establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 7o. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS. En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.

Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces”.

No obstante, debe retomarse lo dispuesto por la Honorable Corte Constitucional en Sentencia C-911 de 2007, con ponencia del Magistrado Jaime Araujo Rentería, en la cual se consideró que el estudio del impacto fiscal para un proyecto de ley no puede considerarse como un obstáculo insuperable para la actividad legislativa, ya que el Ministerio de Hacienda, debe fungir como entidad de apoyo considerando su competencia y las herramientas suficientes con las que cuenta para adelantar este tipo de estudios, complementando así las exposiciones de motivos de las iniciativas legislativas:



“Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos.

En este sentido la Corte Constitucional en Sentencia C-866 de 2010, con ponencia del Magistrado Jorge Ignacio Pretelt Chaljub, ha trazado las siguientes subreglas respecto al análisis del impacto fiscal de las iniciativas legislativas, de la siguiente forma:

<<En hilo de lo expuesto, es posible deducir las siguientes subreglas sobre el alcance del artículo 7° de la Ley 819 de 2003: (i) las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que cumple fines constitucionalmente relevantes como el orden de las finanzas públicas y la estabilidad macroeconómica; (ii) el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 corresponde al Congreso, pero principalmente al Ministro de Hacienda y Crédito Público, en tanto que “es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto”; (iii) en caso de que el Ministro de Hacienda y Crédito Público no intervenga en el proceso legislativo u omita conceptuar sobre la viabilidad económica del proyecto no lo vicia de inconstitucionalidad, puesto que este requisito no puede entenderse como un poder de veto sobre la actuación del Congreso o una barrera para que el Legislador ejerza su función legislativa, lo cual “se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático”; y (iv) el informe presentado por el Ministro de Hacienda y Crédito Público no obliga a las células legislativas a acoger su posición, sin embargo, sí genera una obligación en cabeza del Congreso de valorarlo y analizarlo. Sólo así se garantiza una debida colaboración entre las ramas del poder público y se armoniza el principio democrático con la estabilidad macroeconómica>>.

Finalmente, en la reciente Sentencia C-520 de 2019 emitida por la Corte Constitucional, con ponencia de la Magistrada Cristina Pardo Schlesinger, se retomaron las siguientes subreglas:



- “(i.) Verificar si la norma examinada ordena un gasto o establece un beneficio tributario, o si simplemente autoriza al Gobierno nacional a incluir un gasto, pues en este último caso no se hace exigible lo dispuesto en la Ley Orgánica de Presupuesto;*
- (ii.) Comprobar si efectivamente, en las exposiciones de motivos de los proyectos y en las ponencias para debate se incluyeron expresamente informes y análisis sobre los efectos fiscales de las medidas y se previó, al menos someramente, la fuente de ingreso adicional para cubrir los mencionados costos;*
- (iii.) Establecer si el Ministerio de Hacienda rindió concepto acerca de los costos fiscales que se han estimado para cada una de las iniciativas legislativas bajo el entendido de que la no presentación del concepto no constituye un veto a la actividad del legislador;*
- (iv.) En caso de que el Ministerio de Hacienda haya rendido concepto, revisar que el mismo haya sido valorado y analizado en el Congreso de la República, aunque no necesariamente acogido.*
- (v.) Analizar la proporcionalidad de la exigencia en cuanto a la evaluación del impacto fiscal de las medidas, tomando en consideración el objeto regulado y la naturaleza de la norma, a fin de ponderar la racionalidad fiscal que implica la evaluación de impacto, frente al ámbito de configuración que tiene el legislador según se trate de cada medida en particular”.*

En consecuencia, debe advertirse que en el presente proyecto de ley no se ordena a las entidades públicas erogaciones presupuestales o beneficios tributarios. En este orden de ideas se tiene que la iniciativa no acarrea la necesidad de presentar un análisis de impacto fiscal por parte de los autores, ni del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

9. CONFLICTO DE INTERÉS

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

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los



congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en el ejercicio de sus funciones.

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

- A. Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- B. Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- C. Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil. (...)."*

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

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

Se estima que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no configura un



beneficio particular, actual o directo a favor de los Honorables Congressistas, ya que se trata de un proyecto de ley de carácter general. Sin embargo, salvo mejor criterio podrían valorarse los correspondientes casos en específico en los que se considere que existen conflictos de interés cuando un congresista, dentro de los grados que determina la ley, o alguno de sus financiadores, se encuentre en un escenario de interés directo con la materia objeto del presente proyecto de ley.

Es menester señalar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime a los congresistas de identificar causales adicionales en las que puedan estar incurso.

10. 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 Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate 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”

Cordialmente,

HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador

HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO 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”**

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA 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 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 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 parágrafo 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, 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 SISTR. 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 SISTR 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. Diferencial tarifario: definición, cálculo y control. Para efectos de la presente ley, entiéndese por diferencial tarifario la diferencia positiva entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, donde la tarifa técnica corresponde al valor unitario por pasajero movilizado que cubre la totalidad de los costos eficientes de operación del sistema, incluyendo costos de operación vehicular, costos de gestión y administración, costos de infraestructura,



costos financieros asociados a la operación y una rentabilidad razonable para la sostenibilidad del servicio; y la tarifa al usuario corresponde al valor que efectivamente paga el pasajero por la utilización del servicio, definido por la autoridad competente conforme a criterios de accesibilidad, equidad social y política pública de movilidad.

El diferencial tarifario cofinanciable por la Nación será el resultante de la diferencia entre ambas tarifas, multiplicado por el número de pasajeros efectivamente movilizados en el período correspondiente, certificado por el sistema de recaudo centralizado del respectivo sistema de transporte.

Parágrafo 1°. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Departamento Nacional de Planeación, expedirá dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley la reglamentación que establezca: (i) la metodología estandarizada para el cálculo de la tarifa técnica por modalidad de sistema; (ii) los parámetros de eficiencia que deben acreditar los operadores para que sus costos sean reconocidos en el cálculo; (iii) la periodicidad de actualización del diferencial; y (iv) los mecanismos de reporte y verificación de la demanda efectiva.

Parágrafo 2°. La Contraloría General de la República ejercerá el control fiscal sobre los recursos destinados a la cofinanciación del diferencial tarifario. Para tal efecto, cada entidad gestora de los sistemas SITM, SITP, SETP y SITR publicará anualmente, en su página web oficial y en el sistema de información del Ministerio de Transporte, un informe que contenga: (i) la tarifa técnica vigente y su metodología de cálculo; (ii) la tarifa al usuario aplicada; (iii) el diferencial resultante; (iv) el número de pasajeros certificados; y (v) el total de recursos recibidos por cofinanciación nacional y territorial.

Artículo 6. 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 7. 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;
- 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 8. 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 participación de la Nación en la cofinanciación del diferencial tarifario estará sujeta a la disponibilidad presupuestal, al Marco Fiscal de Mediano Plazo, al Marco 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 9. 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 10. 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 11. 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 12. 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 13. Régimen de transición para convenios de cofinanciación vigentes. Los convenios de cofinanciación suscritos entre la Nación y las entidades territoriales con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán rigiéndose por las condiciones originalmente pactadas, sin perjuicio de las modificaciones que se acuerden conforme a lo dispuesto en el presente artículo.

Las entidades territoriales que cuenten con convenios de cofinanciación vigentes podrán solicitar la incorporación del diferencial tarifario como componente cofinanciable, mediante la suscripción de un otrosí o adición al convenio existente, acreditando:

1. Que el sistema cuente con el Sistema de Recaudo Centralizado y el Sistema de Gestión y Control de Flota en pleno funcionamiento.

2. Que la cobertura operacional sea igual o superior al setenta por ciento (70%) de las rutas autorizadas.



3. Que la entidad territorial haya constituido o se comprometa a constituir, en un plazo no mayor a seis (6) meses desde la suscripción del otrosí, el Fondo de Estabilización Tarifaria previsto en la presente ley.
4. Que la entidad territorial acredite la implementación o cronograma de implementación de al menos dos (2) de las fuentes alternativas de financiación previstas en el artículo 4° de la presente ley.
5. Que el ente gestor haya publicado el informe de tarifa técnica y diferencial tarifario del último año fiscal conforme a la metodología que establezca el Ministerio de Transporte.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, publicará los lineamientos técnicos, jurídicos y financieros para la elaboración y suscripción de los otrosíes a que se refiere el presente artículo, incluyendo un modelo estandarizado de **modificación contractual**.

Artículo 14. 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
Ponente

