



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5^a de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXIV - N^o 2376

Bogotá, D. C., miércoles, 17 de diciembre de 2025

EDICIÓN DE 34 PÁGINAS

DIRECTORES:	DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ <u>SECRETARIO GENERAL DEL SENADO</u> www.secretariosenado.gov.co	JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA <u>SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA</u> www.camara.gov.co
-------------	---	---

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los Formatos de Sentencias de Lectura Fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del Lenguaje Claro y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, 19 de noviembre de 2025

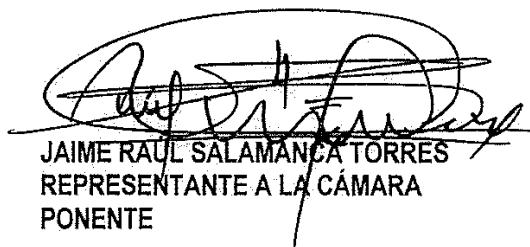
Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
SECRETARIO COMISIÓN SEXTA
Cámara de Representantes

Referencia: Informe de ponencia para primer debate al **Proyecto de Ley número 147 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se establecen los Formatos de Sentencias de Lectura Fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del Lenguaje Claro y se dictan otras disposiciones.

En cumplimiento del encargo efectuado por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en la Ley 5^a de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer Debate en Cámara del Proyecto de Ley número 147 de 2025 Cámara.

Atentamente,


JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
PONENTE

JUSTIFICACIÓN

La administración de justicia en nuestro país utiliza un conocimiento muy especializado que los lleva a utilizar con frecuencia lenguaje técnico y conceptos abstractos que en ocasiones riñe con el derecho fundamental que tienen todas las personas a acceder a la justicia. La justicia es un valor supremo y el Estado colombiano no debe ahorrar esfuerzos para que los ciudadanos comprendan de manera accesible y sencilla los motivos y el contenido de las decisiones que tomen los jueces o funcionarios administrativos en los casos en los que sean parte o tengan interés. No se debe perder de vista que las decisiones judiciales pueden modificar el rumbo de la vida de las personas, de la familia y del país.

Este proyecto de ley pretende que se avance en la protección del derecho a comprender con claridad y precisión el contenido de las decisiones judiciales. Ello como desarrollo de la Ley Estatutaria de Administración de Justicia que en su artículo 55 les ordena a los jueces en la elaboración de las providencias judiciales tener en cuenta: *“La pulcritud del lenguaje; la claridad, la precisión y la concreción de los hechos materia de los debates y de las pruebas que los respaldan, que los Magistrados y Jueces hagan en las providencias judiciales, se tendrán en cuenta como factores esenciales en la evaluación del factor cualitativo de la calificación de sus servicios”*.

El avance en la accesibilidad de la administración de justicia significa un salto significativo en la protección de los derechos fundamentales y, de igual manera, contribuiría a acercar y legitimar la actuación de los funcionarios judiciales con la ciudadanía. El lenguaje técnico innecesario y los conceptos teóricos abstractos no pueden continuar

alejando a los ciudadanos de la necesaria credibilidad de la Rama Judicial.

Por lo anterior, este proyecto de ley busca que de manera progresiva los funcionarios de la jurisdicción ordinaria, jurisdicción de lo contencioso administrativo, jurisdicción constitucional y disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y los tribunales arbitrales, tengan un acápite dirigido a las partes en el que se sintetice de manera sencilla, accesible y directa los motivos y el contenido de sus decisiones.

1. Del derecho a comprender las decisiones de los jueces

La idea de garantizar el derecho que todos tenemos a comprender las decisiones de los jueces comenzó a nivel mundial a inicios de la década de 2010, inicialmente para asegurar que niños, niñas y adolescentes, y personas en condición discapacidad pudieran tener un acceso a una versión más amigable de las decisiones de la justicia. Son múltiples los ejemplos de implementación de sentencias de lectura fácil y prácticas de lenguaje claro a nivel mundial, en países como Estados Unidos, Irlanda, Chile, México, Argentina, entre otros.

La implementación de dichas iniciativas tiene como fundamento los compromisos y obligaciones adquiridas por los Estados, entre ellos Colombia¹. Todas las personas, sin importar su edad, sus condiciones físicas o mentales, su país de origen, su cultura o su posición en la sociedad tienen derecho a conocer y comprender el contenido de aquellas decisiones públicas que los vinculen y afecten. Para consecuentemente ejercer su derecho de contradicción y defensa, el cual también se garantiza con la claridad y precisión del lenguaje.

De acuerdo con los tratados internacionales y nuestra Constitución Política los niños, niñas y adolescentes tienen derecho a que las decisiones que puedan afectar su esfera personal y la de su familia estén dispuestas para ellos en un lenguaje llano, sencillo, directo y accesible. También, las personas que viven con alguna condición de discapacidad física o mental tienen derecho a vivir en forma independiente y tener participación en sus vidas, de igual forma como lo hacen las demás personas. Por eso las autoridades públicas no deben ahorrar esfuerzos para derribar la mayor cantidad de obstáculos para lograr esa independencia, incluyendo la comprensión de las autoridades extranjeras. Esto en concordancia con la Ley 1996 de 2019, que establece el régimen para el ejercicio de

¹ Esto se puede ver en los artículos 4º, 12, 13 y 17 de la Convención sobre los Derechos del Niño que Colombia se comprometió a respetar. También, lo podemos ver en otras decisiones como la Observación General número 12 del Comité de Derechos del Niños que defiende el derecho de los niños, niñas y adolescentes a que se tomen en cuenta sus opiniones sobre los aspectos que les preocupa o les afecten.

la capacidad legal de las personas con discapacidad mayores de edad.

Adicionalmente las personas migrantes² cuyas condiciones sociales, económicas y culturales dificultan el relacionamiento con las autoridades colombianas, tienen derecho a condiciones igualitarias de trato y acceso. El Estado colombiano suscribió múltiples obligaciones internacionales en los que se comprometió a asegurar las condiciones de protección y socorro a extranjeros.

Nuestra Constitución reconoce la autonomía y autodeterminación de los pueblos indígenas, afrocolombianos, rom, palenqueros y raizales, sin embargo, en aquellos casos en los que la jurisdicción del Estado colombiano deba tomar decisiones que vinculen a personas de las mencionadas comunidades étnicas, su realidad cultural y social debe ser tenidas en cuenta y para ello deben comprender las decisiones y procedimientos que hacen los jueces ordinarios.

2. Lenguaje Claro en Colombia

El lenguaje claro es una estrategia que construye un Estado más transparente, abierto y también más eficiente³. En el año 2019 en Colombia se realizó un estudio con participación del Banco Interamericano de Desarrollo que tuvo por objetivo analizar la experiencia de ciudadanos cuando se elaboran desde el sector público documentos más claros y sencillos, concretamente desde el Catastro Distrital de Bogotá. En este informe, se envió a un grupo de ciudadanos una comunicación utilizando lenguaje claro y a otro grupo el formato tradicional de comunicación que utiliza la entidad. Ese estudio tuvo como resultado que el documento escrito de manera más sencilla y corta, lo entendían mejor y las personas terminaban haciendo menos trámites innecesarios. Este ahorro en los trámites se traduce en un ahorro de dinero al Estado y a las personas⁴.

² Colombia ha firmado múltiples compromisos internacionales que lo obligan a respetar los derechos humanos de todos y todas, sin importar el país de donde vengamos, se destacan el Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, la Convención Americana sobre Derechos Humanos, la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados y su Protocolo adicional. También, con la Ley 146 de 1994 se aprobó en nuestro país la Convención Internacional sobre los trabajadores migratorios y de sus familiares y su Comité que garantiza la protección de los extranjeros en nuestro país y el compromiso para preocuparnos por la manera cómo viven.

³ Herd y Moynihan hacen un análisis sobre los impactos de la carga administrativa en la obtención de derechos básicos, así como en la capacidad de ejercerlos de manera efectiva. Por otra parte, Kabbani y Wilde encontraron un vínculo entre la carga administrativa y la participación, donde entre más difícil de acceder y entender al documento, se da una participación menor. (Cuestas, Ana. (2019) La importancia de ser claro: Programa de lenguaje claro: evidencia en la reducción de carga administrativa en Colombia. BID.)

⁴ El experimento buscaba probar la efectividad del Lenguaje Claro. Este fue llevado a cabo en la ciudad de Bogotá, en la Unidad Administrativa Especial de Catas-

Es importante ver que este problema afecta más a las personas con menor grado de escolaridad. Según un estudio, estas personas hacen menos trámites, por lo que pueden acceder a menos derechos y servicios que las personas con mayor nivel educativo. Sobre el uso de Lenguaje Claro en Colombia hay unas medidas y normas que buscan que los documentos del Estado sean más fáciles y claros de leer. Entre las medidas nos encontramos el Conpes 3785 de 2013, la Política Nacional de Servicio al Ciudadano, Ley 1712 de 2014 de Transparencia y Derecho de acceso a la Información, la Ley 1757 de 2015, artículo 49 y 50 y la Ley Antitrámites.⁵

Existe también El Programa de Lenguaje Claro, este está liderado por la Dirección Nacional de Planeación, una institución del gobierno que se encarga de hacer y organizar las políticas públicas, es decir, las medidas, los planes y los proyectos que toma el gobierno. Este programa de lenguaje claro se ha impulsado desde el año 2011 y busca dar más confianza y legitimidad a las autoridades públicas. Sin embargo, el país carece de un manual y lineamientos claros de diseño centrado en el usuario y lenguaje claro.

3. Antecedente jurisprudencial

La Sentencia T 262 de 2022, es un ejemplo que ilustra lo que se pretende con esta iniciativa, en esta, la Corte Constitucional emitió una comunicación en un lenguaje de fácil comprensión para explicarle a un niño la decisión tomada, como se cita:

“Hemos conocido tu situación. Sabemos que vives con tu abuelita y tu abuelito, a quienes quieres mucho. Sabemos también de las situaciones que viviste con tu papá y que probablemente eso te hizo sentir incómodo, triste y molesto.

Después tuvimos conocimiento de que, aunque tu mamá no está contigo, ella te dejó un dinero para que puedas estudiar, comer, jugar y divertirte. También nos enteramos de que no estabas recibiendo ese dinero. Por eso, los jueces tomamos algunas decisiones para proteger tus derechos.

Uno de los muchos derechos con los que cuentas es recibir y disfrutar el dinero que te dejó tu mamá. Por eso, tu abuela recibirá cada mes en su cuenta

tro Distrital y consistió en darle una versión normal y otra simplificada del mismo documento a dos grupos de personas. El documento elegido era el de respuesta de las solicitudes de revisión del avalúo catastral. El resultado de esta investigación fue una disminución en un 20.7% de solicitudes de reposición y apelaciones, mostrando el impacto que tiene el uso de lenguaje claro en la carga administrativa.

⁵ En un estudio realizado en 2018 se evidenció que el nivel educativo tiene un impacto directo en el costo de aprendizaje de la carga administrativa, es decir, en comprender si es elegible para el servicio, los trámites y el proceso (Herd y Moynihan, 2018). Los resultados arrojaron que mientras un 42% de las personas con estudios universitarios han realizado trámites en el lapso de un año, solo el 16% de las personas sin estudios lo han hecho

del banco tu dinero y te ayudará a administrarlo hasta que cumplas 18 años. Tu abuela se encargará de utilizar tu dinero para que puedas estudiar en el colegio y, si tú lo deseas, también en la universidad. Con ese dinero y con la ayuda de tu abuela, podrás comprar tus uniformes para el Colegio y tu ropa. Tu abuela también te ayudará a que con ese dinero puedas comer, jugar y divertirte.

(...)

Recuerda que para nosotros es muy importante lo que sientes, tus preocupaciones, tus miedos y tus intereses. Por eso, nunca olvides que, en todo momento y lugar, puedes exigir respeto de todos: de tu padre, de tus abuelos, de tus profesores y de quienes te cuidan. No pueden hacerte daño y tienen que hacer todo para que puedas ser feliz.

¡Gracias por tu valentía! Al conocer tu caso nos dimos cuenta de que muchos niños y niñas pueden estar pasando por lo mismo que tú. Por eso, le pedimos a la empresa que debe pagar tu dinero que haga todo lo necesario por proteger a todos los niños y las niñas y no les impida disfrutar de su dinero”.

Este es un precedente que demuestra que las autoridades judiciales tienen la capacidad de dirigirse a las partes de una manera clara, sin tecnicismos y adaptándose a las necesidades de quien accede al sistema. De esta forma se garantiza a los colombianos comprender los asuntos que los afectan, lo que conlleva a la efectividad del derecho a acceder a la justicia consagrado en la Constitución Política.

MARCO JURÍDICO

1. De derecho internacional

Convención sobre los Derechos del Niño:

Artículo 12. Los Estados Partes garantizarán al niño que **esté en condiciones de formarse un juicio propio** el derecho de expresar su opinión libremente en todos los asuntos que afectan al niño, teniéndose debidamente en cuenta las opiniones del niño, en función de la edad y madurez del niño.

Con tal fin, se dará en particular al niño oportunidad de ser escuchado, en todo procedimiento judicial o administrativo que afecte al niño, ya sea directamente o por medio de un representante o de un órgano apropiado, en consonancia con las normas de procedimiento de la ley nacional.

Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

Artículo 9º. A fin de que las personas con discapacidad puedan vivir en forma independiente y participar plenamente en todos los aspectos de la vida, los Estados Partes adoptarán medidas pertinentes para asegurar el acceso de las personas con discapacidad, en igualdad de condiciones con las demás, al entorno físico, el transporte, **la información** (...)

Artículo 13. Los Estados Partes asegurarán que las personas con discapacidad tengan acceso

a la justicia en igualdad de condiciones con las demás, incluso mediante ajustes de procedimiento y adecuados a la edad.

2. Marco Constitucional

Artículo 13. Desarrolla el principio de igualdad así:

Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.

Artículo 228. *La Administración de Justicia es función pública.* Sus decisiones son independientes. Las actuaciones serán públicas y permanentes con las excepciones que establezca la ley y en ellas prevalecerá el derecho sustancial. Los términos procesales se observarán con diligencia y su incumplimiento será sancionado. Su funcionamiento será desconcentrado y autónomo.

Artículo 229. Se garantiza el **derecho de toda persona para acceder a la administración de justicia.** La ley indicará en qué casos podrá hacerlo sin la representación de abogado.

3. Marco legal

- Ley 1712 de 2014. Ley de Transparencia y Derecho de acceso a la Información:

Artículo 8°. *Criterio diferencial de accesibilidad.* Con el objeto de facilitar que las poblaciones específicas accedan a la información que particularmente las afecte, los sujetos obligados, a solicitud de las autoridades de las comunidades, divulgarán la información pública en diversos idiomas y lenguas y **elaborarán formatos alternativos comprensibles para dichos grupos.** Deberá asegurarse el acceso a esa información a los distintos grupos étnicos y culturales del país y en especial se adecuarán los medios de comunicación para que faciliten el acceso a las personas que se encuentran en situación de discapacidad.

- Ley 1757 de 2015. Rendición de cuentas en lenguaje comprensible:

Artículo 50. *Obligatoriedad de la Rendición de cuentas a la ciudadanía.* Las autoridades de la administración pública nacional y territorial tienen la obligación de rendir cuentas ante la ciudadanía para informar y explicar la gestión realizada, los resultados de sus planes de acción y el avance en la garantía de derechos.

La rendición de cuentas incluye acciones para informar oportunamente, **en lenguaje comprensible a los ciudadanos** y para establecer comunicación y diálogo participativo entre las entidades de la rama ejecutiva, la ciudadanía y sus organizaciones.

- Ley 2052 de 2020. Ley Anti trámites:

Artículo 28. *Lenguaje claro.* Los sujetos obligados⁶, con el propósito de facilitar la comunicación entre los ciudadanos y el Estado, deberán incorporar en la creación e implementación de los formularios únicos, procedimientos y esquemas de comunicación, publicación e información pública relacionados con los trámites que se adelanten en su entidad, las recomendaciones y lineamientos que defina el Gobierno nacional.

4. Marco Jurisprudencial

Esta iniciativa recoge importantes avances para proteger el derecho de todos a comprender las decisiones de la justicia. En 2016⁷, la Corte Constitucional protegió el derecho de una adolescente con síndrome de Down que además presentaba una condición llamada hipertiroidismo. En este caso, nuestro tribunal constitucional le ordenó al Ministerio de Salud y Protección Social que, en un plazo de cuatro (4) meses, expedir la reglamentación que garantice que las personas con discapacidad accedan a información adecuada y suficiente sobre sus derechos y sobre las obligaciones correlativas que surgen para los integrantes del Sistema General de Seguridad Social en Salud respecto de la provisión de apoyos, ajustes y salvaguardias que les permitan adoptar decisiones informadas en esa materia y, en especial, frente a los asuntos que involucran el ejercicio de sus derechos sexuales y reproductivos. Precisó el máximo juez constitucional que el Ministerio en lo sucesivo debía garantizar que las organizaciones sociales de personas con discapacidad y aquellas que se dedican a la defensa de sus derechos participen en el proceso de elaboración y difusión del documento, que deberá publicarse en la página web de la entidad y divulgarse entre los actores del sistema, junto con su versión en formato de lectura fácil.

En 2021⁸, en el proceso de control de constitucionalidad de la Ley 1996 de 2019, la Corte Constitucional concluyó que las personas que presentan algún tipo de condición discapacidad tienen el derecho a que se les apoye para que ellos puedan tener una vida independiente y por ello deben tomarse medidas para facilitar la comprensión de todas las decisiones y sus consecuencias. En

⁶ Entiéndase por sujetos obligados en los términos del art de la ley, los miembros de Rama Ejecutiva del nivel nacional y territorial, así como a los particulares que cumplan funciones públicas y/o administrativas.

⁷ Colombia. Corte Constitucional. Sentencia T-573 del 19 de octubre de 2016. Juez: Luis Ernesto Vargas Silva.

⁸ Colombia. Corte Constitucional. Sentencia C-025 del 5 de febrero de 2021. Jueza: Cristina Pardo Schlesinger

resumen, este proyecto de ley busca dar un primer paso para respetar el derecho de todos a comprender las decisiones de los jueces y de otras autoridades que decidan sobre los derechos fundamentales de los sujetos de especial protección constitucional, en desarrollo de la Constitución Política, la Ley Estatutaria de la Administración de Justicia y tratados que Colombia ha suscrito y ratificado en el orden interno.

Caminar hacia un Estado más abierto y en el que todos podamos entender las decisiones de los jueces es un proceso lento y de cambios en la cultura jurídica nacional. El norte de la presente propuesta es transformar progresivamente la relación entre el Estado y los ciudadanos, para que sea más

clara, sencilla y transparente. Es por esto por lo que también se propone promover y difundir el uso del Lenguaje Claro. El lenguaje claro⁹ Es una herramienta de transparencia y legitimidad que se materializa de múltiples maneras. El formato de lectura fácil es solo el primer paso.

⁹ El lenguaje claro es definido por la organización internacional de lenguaje claro como “Una comunicación en donde la lengua, la estructura y el diseño son tan claros que el público al que está destinada puede encontrar fácilmente lo que necesita, comprender lo que encuentra y usa esa información” International Plain Language Federation (2022) ¿qué es el lenguaje claro? tomado de: <https://plainlanguagenetwork.org/plain-language/que-es-el-lenguaje-claro/>

PLIEGO DE MODIFICACIONES

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
Título: “Por medio de la cual se establecen los Formatos de Sentencias de Lectura Fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del Lenguaje Claro y se dictan otras disposiciones”.	Título: “Por medio de la cual se establecen los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones”.	Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.
Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los formatos de sentencia de Lectura Fácil que tendrán aplicación ante las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural, Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales.	Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los formatos de <u>providencias</u> de Lectura Fácil que tendrán aplicación ante las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural, Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales.	Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.
Así mismo, se establecen disposiciones para promover, difundir y facilitar el uso del Lenguaje Claro en los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos realizados por las autoridades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014, o aquel que la adicione, modifique o sustituya, o complemente.	Así mismo, se establecen disposiciones para promover, difundir y facilitar el uso del Lenguaje Claro en los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos realizados por las autoridades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014, o aquel que la adicione, modifique o sustituya, o complemente.	
Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la aplicación de presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:	Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la aplicación de presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:	Sin modificaciones
a) Lectura Fácil: es una forma de escribir y adaptar textos para que sean más fáciles de entender. Su objetivo es que las personas con dificultades de comprensión lectora puedan acceder, entender y utilizar la información sin necesidad de intermediarios.	a) Lectura Fácil: es una forma de escribir y adaptar textos para que sean más fáciles de entender. Su objetivo es que las personas con dificultades de comprensión lectora puedan acceder, entender y utilizar la información sin necesidad de intermediarios.	
b) Lenguaje Claro: es una forma de comunicación institucional orientada a organizar, estructurar y presentar la información de manera comprensible, con el propósito de que todas las personas, sin distinción de nivel educativo, condición socioeconómica o pertenencia étnica, puedan identificar fácilmente la información que necesitan, comprender su contenido, utilizarla de forma adecuada y tomar decisiones informadas con base en ella.	b) Lenguaje Claro: es una forma de comunicación institucional orientada a organizar, estructurar y presentar la información de manera comprensible, con el propósito de que todas las personas, sin distinción de nivel educativo, condición socioeconómica o pertenencia étnica, puedan identificar fácilmente la información que necesitan, comprender su contenido, utilizarla de forma adecuada y tomar decisiones informadas con base en ella.	

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
<p>c) Diseño Centrado en la Ciudadanía: es una metodología de diseño aplicada a servicios, productos y sistemas públicos que pone en el centro las necesidades, expectativas y condiciones de la ciudadanía. Su finalidad es facilitar el acceso, el uso y una mejor experiencia en la relación entre la ciudadanía y el Estado, así como con particulares que cumplen funciones públicas, contribuyendo así a la garantía de sus derechos. Para ello, utiliza procesos de prueba, retroalimentación y mejora continua que permiten crear soluciones comprensibles, útiles y eficaces, teniendo en cuenta la diversidad de capacidades, contextos y formas de interacción de la ciudadanía con lo público.</p>	<p>c) Diseño Centrado en la Ciudadanía: es una metodología de diseño aplicada a servicios, productos y sistemas públicos que pone en el centro las necesidades, expectativas y condiciones de la ciudadanía. Su finalidad es facilitar el acceso, el uso y una mejor experiencia en la relación entre la ciudadanía y el Estado, así como con particulares que cumplen funciones públicas, contribuyendo así a la garantía de sus derechos. Para ello, utiliza procesos de prueba, retroalimentación y mejora continua que permiten crear soluciones comprensibles, útiles y eficaces, teniendo en cuenta la diversidad de capacidades, contextos y formas de interacción de la ciudadanía con lo público.</p>	
<p>TÍTULO I FORMATOS DE SENTENCIA DE LECTURA FÁCIL</p>	<p>TÍTULO I FORMATOS DE PROVIDENCIAS DE LECTURA FÁCIL</p>	<p>Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.</p>
<p>Artículo 3º. Formatos de Sentencia de Lectura Fácil. De conformidad con el artículo 229 de la Constitución Política y en desarrollo del artículo 55 de la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, toda persona tiene derecho a comprender, de manera clara y sencilla, los motivos y el contenido de las decisiones que tomen los jueces o funcionarios administrativos en los casos en los que sea parte o tenga interés.</p> <p>Para garantizar este derecho, los funcionarios competentes deberán incluir, dentro de la sentencia o decisión que ponga fin al proceso, así como en los autos interlocutorios, un formato o apartado de lectura fácil dirigido a las partes. Este deberá sintetizar los motivos y el contenido de la decisión, utilizando un lenguaje no técnico, directo, cercano y sencillo.</p> <p>El formato de lectura fácil deberá utilizarse, como mínimo, en los siguientes procesos o actuaciones:</p> <p>a) En los que se involucren los derechos de niños, niñas y adolescentes.</p> <p>b) En los que tengan parte personas con discapacidad.</p> <p>c) En los que tengan parte personas migrantes y sujetas a protección internacional.</p> <p>d) En los que se involucren los derechos de personas, comunidades y pueblos indígenas, campesinos afrocolombianos, rrom, raizales y palenqueros.</p> <p>e) En los que, por las características y condiciones sociales de alguna de las partes, el funcionario competente justifique que así lo amerite.</p>	<p>Artículo 3º. Formatos de <u>Providencias</u> de Lectura Fácil. De conformidad con el artículo 229 de la Constitución Política y en desarrollo del artículo 55 de la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, toda persona tiene derecho a comprender, de manera clara y sencilla, los motivos y el contenido de las decisiones que tomen los jueces o funcionarios administrativos en los casos en los que sea parte o tenga interés.</p> <p>Para garantizar este derecho, los funcionarios competentes deberán incluir, dentro de la <u>providencias</u> o decisión que ponga fin al proceso, así como en los autos interlocutorios, un formato o apartado de lectura fácil dirigido a las partes. Este deberá sintetizar los motivos y el contenido de la decisión, utilizando un lenguaje no técnico, directo, cercano y sencillo.</p> <p>El formato de lectura fácil deberá utilizarse, como mínimo, en los siguientes procesos o actuaciones:</p> <p>a) En los que se involucren los derechos de niños, niñas y adolescentes.</p> <p>b) En los que tengan parte personas con discapacidad.</p> <p>c) En los que tengan parte personas migrantes y sujetas a protección internacional.</p> <p>d) En los que se involucren los derechos de personas, comunidades y pueblos indígenas, campesinos afrocolombianos, rrom, raizales y palenqueros.</p> <p>e) En los que, por las características y condiciones sociales de alguna de las partes, el funcionario competente justifique que así lo amerite.</p>	<p>Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales. Y se anexa un párrafo para determinar en qué providencias se deben utilizar estos formatos.</p>

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
<p>f) En los casos que, por su importancia y trascendencia social, el funcionario competente justifique que sea necesario el conocimiento de la comunidad.</p> <p>g) En los que se discutan los derechos de sujetos de especial protección constitucional y el funcionario competente así lo justifique.</p> <p>h) Los demás que determine la ley.</p> <p>Parágrafo. Para la elaboración del formato de lectura fácil del que trata el presente título, el funcionario competente podrá hacer uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como las demás herramientas tecnológicas que tenga a su disposición, conforme a los lineamientos presentes en el protocolo que establezca el Consejo Superior de la Judicatura respetando los principios de transparencia, privacidad y no sustitución de la racionalidad humana.</p> <p>Asimismo, los estudiantes de derecho adscritos a los consultorios jurídicos podrán asistir a los funcionarios competentes en la elaboración de los formatos de lectura fácil de los que trata la presente ley.</p>	<p>f) En los casos que, por su importancia y trascendencia social, el funcionario competente justifique que sea necesario el conocimiento de la comunidad.</p> <p>g) En los que se discutan los derechos de sujetos de especial protección constitucional y el funcionario competente así lo justifique.</p> <p>h) Los demás que determine la ley.</p> <p>Parágrafo 1°. Para la elaboración del formato de lectura fácil del que trata el presente título, el funcionario competente podrá hacer uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como las demás herramientas tecnológicas que tenga a su disposición, conforme a los lineamientos presentes en el protocolo que establezca el Consejo Superior de la Judicatura respetando los principios de transparencia, privacidad y no sustitución de la racionalidad humana.</p> <p>Asimismo, los estudiantes de derecho adscritos a los consultorios jurídicos podrán asistir a los funcionarios competentes en la elaboración de los formatos de lectura fácil de los que trata la presente ley.</p> <p>Parágrafo 2°. Para los efectos de esta ley, el formato de lectura fácil se aplicará únicamente a las sentencias y a los autos interlocutorios. Los autos interlocutorios son decisiones que resuelven asuntos procesales relevantes, que pueden afectar derechos de las partes, la validez del trámite o incluso terminar el proceso. En ningún caso se aplicará formato de lectura fácil a los autos de trámite, entendidos como decisiones que únicamente ordenan, impulsan o continúan el proceso sin resolver temas de fondo.</p>	
<p>Artículo 4°. Formatos de Lectura Fácil. Los formatos de sentencia de lectura fácil deberán privilegiar párrafos cortos, evitando lenguaje técnico y conceptos abstractos innecesarios. La autoridad judicial o administrativa podrá apoyarse en formatos audiovisuales, sistemas de lectura y escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos.</p>	<p>Artículo 4°. Formatos de Lectura Fácil. Los formatos de <u>providencia</u> de lectura fácil deberán privilegiar párrafos cortos, evitando lenguaje técnico y conceptos abstractos innecesarios. La autoridad judicial o administrativa podrá apoyarse en formatos audiovisuales, sistemas de lectura y escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos.</p>	Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.
<p>El Consejo Superior de la Judicatura, o la entidad que la sustituya o complemente, prestará el apoyo técnico, administrativo y humano para posibilitar que todos los jueces y magistrados del país implementen los formatos de sentencias de lectura fácil en los términos de la presente ley.</p>	<p>El Consejo Superior de la Judicatura, o la entidad que la sustituya o complemente, prestará el apoyo técnico, administrativo y humano para posibilitar que todos los jueces y magistrados del país implementen los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil en los términos de la presente ley.</p>	

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
<p>Artículo 5º. Alcance de los Formatos de Lectura Fácil en las providencias judiciales. Los argumentos contenidos en los formatos de lectura fácil tienen como único propósito facilitar la comprensión de las decisiones judiciales y administrativas a las partes involucradas y no serán considerados como elementos técnicos válidos para la argumentación jurídicas en el trámite de interposición de los recursos de apelación, reposición, queja u otros medios de impugnación contemplados en la legislación vigente.</p>	<p>Artículo 5º. Alcance de los Formatos de Lectura Fácil en las providencias judiciales. Los argumentos contenidos en los formatos de lectura fácil tienen como único propósito facilitar la comprensión de las decisiones judiciales y administrativas a las partes involucradas y no serán considerados como elementos técnicos válidos para la argumentación jurídicas en el trámite de interposición de los recursos de apelación, reposición, queja u otros medios de impugnación contemplados en la legislación vigente.</p>	Sin modificaciones.
<p>Parágrafo. El juez podrá declarar desierto el recurso cuando la argumentación se dirija exclusivamente a controvertir lo expuesto en el formato de lectura fácil. En caso de que el recurso incluya argumentos tanto contra la sentencia como contra el formato de lectura fácil, estos últimos se tendrán por no presentados y se continuará el trámite con base en los demás argumentos.</p>	<p>Parágrafo. El juez podrá declarar desierto el recurso cuando la argumentación se dirija exclusivamente a controvertir lo expuesto en el formato de lectura fácil. En caso de que el recurso incluya argumentos tanto contra la <u>providencias</u> como contra el formato de lectura fácil, estos últimos se tendrán por no presentados y se continuará el trámite con base en los demás argumentos.</p>	
<p>Artículo 6º. Reglamentación. El Consejo Superior de la Judicatura, con el apoyo del Ministerio de Justicia y del Derecho, y con la participación de organizaciones de la sociedad civil, la academia y organismos nacionales e internacionales de protección de derechos humanos que considere pertinentes, tendrá un plazo de doce (12) meses para definir el protocolo para la elaboración de los formatos de sentencias en lectura fácil.</p> <p>Los protocolos tendrán como finalidad servir de guía y apoyo para que los jueces y funcionarios elaboren los formatos de sentencias en lectura fácil, conforme a los principios establecidos en la presente ley. En ningún caso dichos protocolos podrán convertirse en un obstáculo para la comprensión clara y sencilla de las decisiones. La ausencia de un protocolo no impedirá la implementación de los formatos de lectura fácil.</p> <p>La Escuela Judicial Rodrigo Lara Bonilla impartirá un módulo sobre el concepto y la aplicación de las sentencias en lectura fácil a los jueces y juezas en formación, en todas las jurisdicciones. Asimismo, podrá desarrollar cursos cortos, programas de educación continuada y otras estrategias de formación dirigidas a jueces y funcionarios en ejercicio, con el fin de fortalecer sus capacidades para la elaboración de estos formatos.</p>	<p>Artículo 6º. Reglamentación. El Consejo Superior de la Judicatura, con el apoyo del Ministerio de Justicia y del Derecho, y con la participación de organizaciones de la sociedad civil, la academia y organismos nacionales e internacionales de protección de derechos humanos que considere pertinentes, tendrá un plazo de doce (12) meses para definir el protocolo para la elaboración de los formatos de <u>providencias</u> en lectura fácil.</p> <p>Los protocolos tendrán como finalidad servir de guía y apoyo para que los jueces y funcionarios elaboren los formatos de <u>providencias</u> en lectura fácil, conforme a los principios establecidos en la presente ley. En ningún caso dichos protocolos podrán convertirse en un obstáculo para la comprensión clara y sencilla de las decisiones. La ausencia de un protocolo no impedirá la implementación de los formatos de lectura fácil.</p> <p>La Escuela Judicial Rodrigo Lara Bonilla impartirá un módulo sobre el concepto y la aplicación de las <u>providencias</u> en lectura fácil a los jueces y juezas en formación, en todas las jurisdicciones. Asimismo, podrá desarrollar cursos cortos, programas de educación continuada y otras estrategias de formación dirigidas a jueces y funcionarios en ejercicio, con el fin de fortalecer sus capacidades para la elaboración de estos formatos.</p>	Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
<p>Artículo 7º. Puesta en marcha. La puesta en marcha de los formatos de sentencia de lectura fácil establecidos en el presente título se regirá por las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pasados tres (3) meses de la promulgación de la presente ley, la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la Comisión Nacional de Disciplina Judicial pondrán en marcha los formatos de sentencia de lectura fácil en los casos previstos en esta ley. 2. Pasados doce (12) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de sentencia de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en los Tribunales Administrativo y Tribunales Superiores de Distrito Judicial. 3. Pasados veinticuatro (24) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de sentencia de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en las demás instancias de las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural, Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales. <p>Una vez entre en funcionamiento la Jurisdicción Agraria y Rural, conforme a lo dispuesto en el Acto Legislativo 03 de 2023, se pondrán en marcha los formatos de providencia en lectura fácil.</p> <p>Los términos establecidos en los numerales anteriores no serán obstáculo para que las autoridades judiciales, administrativas y tribunales arbitrales que así lo consideren adelanten de manera anticipada la puesta en marcha de los formatos de sentencia de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley.</p>	<p>Artículo 7º. Puesta en marcha. La puesta en marcha de los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil establecidos en el presente título se regirá por las siguientes reglas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Pasados tres (3) meses de la promulgación de la presente ley, la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la Comisión Nacional de Disciplina Judicial pondrán en marcha los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil en los casos previstos en esta ley. 2. Pasados doce (12) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en los Tribunales Administrativo y Tribunales Superiores de Distrito Judicial. 3. Pasados veinticuatro (24) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en las demás instancias de las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural, Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales. <p>Una vez entre en funcionamiento la Jurisdicción Agraria y Rural, conforme a lo dispuesto en el Acto Legislativo 03 de 2023, se pondrán en marcha los formatos de providencia en lectura fácil.</p> <p>Los términos establecidos en los numerales anteriores no serán obstáculo para que las autoridades judiciales, administrativas y tribunales arbitrales que así lo consideren adelanten de manera anticipada la puesta en marcha de los formatos de <u>providencias</u> de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley.</p>	Se cambia la palabra sentencia por providencias, para incluir todas las decisiones judiciales.
TÍTULO II	TÍTULO II	Sin modificación
PRÁCTICAS DE LENGUAJE CLARO	PRÁCTICAS DE LENGUAJE CLARO	Sin modificación.
<p>Artículo 8º. Prácticas de lenguaje claro. Las entidades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014, y de conformidad con el artículo 8º de la misma ley, deberán implementar progresivamente prácticas y estrategias de Lenguaje Claro en aras de facilitar el acceso y la comprensión de la información pública, reducir costos, eliminar barreras y cerrar brechas entre el Estado y la ciudadanía, respetando la garantía sobre los derechos lingüísticos establecidos en la Ley 1381 de 2010. Estas prácticas y estrategias se denominarán Colombia Comprende Lo Público.</p>	<p>Artículo 8º. Prácticas de lenguaje claro. Las entidades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014, y de conformidad con el artículo 8º de la misma ley, deberán implementar progresivamente prácticas y estrategias de Lenguaje Claro en aras de facilitar el acceso y la comprensión de la información pública, reducir costos, eliminar barreras y cerrar brechas entre el Estado y la ciudadanía, respetando la garantía sobre los derechos lingüísticos establecidos en la Ley 1381 de 2010. Estas prácticas y estrategias se denominarán Colombia Comprende Lo Público.</p>	

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
<p>El Gobierno nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública y del Departamento Nacional de Planeación, como entidades corresponsables, expedirá en un término de doce (12) meses los Lineamientos Colombia Comprende lo Público, como un mecanismo para que las entidades administrativas del Estado incorporen el Lenguaje Claro en sus actos administrativos, documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios, procedimientos, así como en sus esquemas de publicación y divulgación, con el fin de que la ciudadanía pueda encontrar fácilmente lo que necesita, comprender la información, ejercer sus derechos, cumplir con sus obligaciones y deberes, y contribuir al aumento de la eficiencia administrativa.</p>	<p>El Gobierno nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública y del Departamento Nacional de Planeación, como entidades corresponsables, expedirá en un término de doce (12) meses los Lineamientos Colombia Comprende lo Público, como un mecanismo para que las entidades administrativas del Estado incorporen el Lenguaje Claro en sus actos administrativos, documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios, procedimientos, así como en sus esquemas de publicación y divulgación, con el fin de que la ciudadanía pueda encontrar fácilmente lo que necesita, comprender la información, ejercer sus derechos, cumplir con sus obligaciones y deberes, y contribuir al aumento de la eficiencia administrativa.</p>	
<p>A partir de la expedición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, las entidades del orden nacional contarán con un plazo máximo de doce (12), y las entidades del orden territorial de veinticuatro (24) meses, para adoptarlos e implementarlos en todos los documentos nuevos y actualizados, externos e internos, que se produzcan desde su entrada en vigor.</p>	<p>A partir de la expedición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, las entidades del orden nacional contarán con un plazo máximo de doce (12), y las entidades del orden territorial de veinticuatro (24) meses, para adoptarlos e implementarlos en todos los documentos nuevos y actualizados, externos e internos, que se produzcan desde su entrada en vigor.</p>	
<p>Parágrafo 1°. Para la definición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, el Gobierno nacional podrá convocar a Universidades, organismos nacionales e internacionales de protección de los derechos humanos, organizaciones de la sociedad civil, expertos nacionales e internacionales, así como autoridades públicas de otros Estados.</p>	<p>Parágrafo 1°. Para la definición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, el Gobierno nacional podrá convocar a Universidades, organismos nacionales e internacionales de protección de los derechos humanos, organizaciones de la sociedad civil, expertos nacionales e internacionales, así como autoridades públicas de otros Estados.</p>	
<p>Parágrafo 2°. Las entidades podrán contar con un profesional en ciencias de la comunicación, incluida la comunicación social y periodismo, como consultor o asesor del mencionado proceso de implementación, siempre y cuando cada una de esas tenga la respectiva disponibilidad presupuestal.</p>	<p>Parágrafo 2°. Las entidades podrán contar con un profesional en ciencias de la comunicación, incluida la comunicación social y periodismo, como consultor o asesor del mencionado proceso de implementación, siempre y cuando cada una de esas tenga la respectiva disponibilidad presupuestal.</p>	
<p>Artículo 9°. Uso de Diseño Centrado en la Ciudadanía. Las entidades públicas promoverán el uso del diseño centrado en la ciudadanía o diseño legal, dirigido a hacer más amigable, útil, accesible y transparente la interacción de las personas con las instituciones y los procedimientos que éstas adelantan, procurando que se mejore la experiencia de usuario e interfaz de los aplicativos usados por los servidores, contratistas y ciudadanía en general.</p>	<p>Artículo 9°. Uso de Diseño Centrado en la Ciudadanía. Las entidades públicas promoverán el uso del diseño centrado en la ciudadanía o diseño legal, dirigido a hacer más amigable, útil, accesible y transparente la interacción de las personas con las instituciones y los procedimientos que éstas adelantan, procurando que se mejore la experiencia de usuario e interfaz de los aplicativos usados por los servidores, contratistas y ciudadanía en general.</p>	<p>Se incluye un párrafo con la finalidad de implementar instructivos para el empleo de las aplicaciones y plataformas que se encuentran en las páginas de las Entidades.</p>
<p>El diseño centrado en la ciudadanía será implementado progresivamente, en especial en los siguientes casos:</p>	<p>El diseño centrado en la ciudadanía será implementado progresivamente, en especial en los siguientes casos:</p>	
<p>a) Formularios para el acceso a servicios o beneficios.</p> <p>b) El recaudo de tributos</p>	<p>a) Formularios para el acceso a servicios o beneficios.</p> <p>b) El recaudo de tributos</p>	

Texto original	Texto propuesto para primer debate	Comentarios
c) La gestión catastral d) La elaboración, seguimiento y evaluación de políticas públicas. e) La publicación de proyectos de decreto. f) La presentación de proyectos de ley de iniciativa gubernamental. g) Los pliegos de condiciones y contratos. h) Las peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS). i) Ventanillas únicas para trámites, considerando la situación particular de las mipymes.	c) La gestión catastral d) La elaboración, seguimiento y evaluación de políticas públicas. e) La publicación de proyectos de decreto. f) La presentación de proyectos de ley de iniciativa gubernamental. g) Los pliegos de condiciones y contratos. h) Las peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS). i) Ventanillas únicas para trámites, considerando la situación particular de las mipymes. Parágrafo. <u>Las Entidades públicas de que trata esta ley, velarán porque las aplicaciones y plataformas que tienen a disposición del público sean de fácil acceso y manejo sin perjuicio de garantizar la publicación de instructivos para su empleo.</u>	
Artículo 10. Aplicación Basada en la Evidencia. La aplicación de las normas contenidas en la presente ley se realizará a través de la constante innovación pública basada en metodologías centradas en la ciudadanía que involucren procesos de empatía, co-creación, experimentación e interacción, procurando utilizar la evidencia mediante procedimientos adaptativos y abiertos.	Artículo 10. Aplicación Basada en la Evidencia. La aplicación de las normas contenidas en la presente ley se realizará a través de la constante innovación pública basada en metodologías centradas en la ciudadanía que involucren procesos de empatía, co-creación, experimentación e interacción, procurando utilizar la evidencia mediante procedimientos adaptativos y abiertos.	Sin modificaciones
Artículo 11. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Artículo 11. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Sin modificaciones

CONFLICTOS DE INTERÉS

El artículo 291 de la Ley 5^a de 1992, modificada por la Ley 2003 de 2019, establece a los autores de proyectos de ley la obligación de presentar en la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto con el fin de ser criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que se puedan encontrar.

Así las cosas, es preciso afirmar que no se configuran los beneficios particular, actual y directo de los que trata el artículo 286 de la Ley 5^a de 1992, modificado por el artículo 1º de la Ley 2003, según los cuales se debe confirmar que i) la decisión pueda afectar de manera positiva mediante la asignación de un beneficio económico, privilegio, ganancia económica, ii) de manera directa al congresista de la república, su cónyuge o compañera/o permanente o sus parientes hasta segundo grado de consanguinidad y afinidad o primero civil, iii) de manera actual y concreta al momento de la discusión y votación del proyecto, es decir, que no se trate de una ganancia futura o hipotética.

De acuerdo con el panorama esbozado atrás, un proyecto cuyo objeto fortalecer el derecho de todos los ciudadanos al acceso a la administración de justicia mediante la adopción del formato de

sentencias de fácil lectura, genera un beneficio que redunda en un interés general y sobre el cual tiene acceso el grueso de la sociedad sin discriminación alguna. Así las cosas, y tal como lo establece el artículo 286 del reglamento del Congreso, no habrá conflicto de interés cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusiona con los intereses de los electores. De manera que para ningún caso considero que se generen conflictos de interés.

IMPACTO FISCAL

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 en su artículo 7º, que:

“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”.

En este orden de ideas, es importante traer a colación las Sentencias C-911 de 2007 y C-502 de 2007, donde la Corte Constitucional puntualizó que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa.

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir únicamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.

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.

Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las normas que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.

Al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso.

Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo

de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo afecte la validez constitucional del trámite respectivo. (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, por medio del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la viabilidad financiera de la propuesta que se estudia, siendo un asunto de persuasión y racionalidad legislativa, no de prohibición o veto.

PROPOSICIÓN

Por todas las consideraciones expuestas, me permito presentar ponencia positiva y solicito a los honorables Representantes de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 147 de 2025 Cámara**, por medio de la cual se establecen los Formatos de Sentencias de Lectura Fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del Lenguaje Claro y se dictan otras disposiciones.

Del honorable Representante,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
REPRESENTANTE A LA CÁMARA
PONENTE

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 147 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se establecen los formatos de providencias de lectura fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del lenguaje claro y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los formatos de providencias de Lectura Fácil que tendrán aplicación ante las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural,

Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales.

Así mismo, se establecen disposiciones para promover, difundir y facilitar el uso del Lenguaje Claro en los documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios y otros procedimientos administrativos realizados por las autoridades señaladas en el artículo 5º de la Ley 1712 de 2014, o aquel que la adicione, modifique o sustituya, o complemente.

Artículo 2º. Definiciones. Para los efectos de la aplicación de presente ley, se adoptan las siguientes definiciones:

a) Lectura Fácil: es una forma de escribir y adaptar textos para que sean más fáciles de entender. Su objetivo es que las personas con dificultades de comprensión lectora puedan acceder, entender y utilizar la información sin necesidad de intermediarios.

b) Lenguaje Claro: es una forma de comunicación institucional orientada a organizar, estructurar y presentar la información de manera comprensible, con el propósito de que todas las personas, sin distinción de nivel educativo, condición socioeconómica o pertenencia étnica, puedan identificar fácilmente la información que necesitan, comprender su contenido, utilizarla de forma adecuada y tomar decisiones informadas con base en ella.

c) Diseño Centrado en la Ciudadanía: es una metodología de diseño aplicada a servicios, productos y sistemas públicos que pone en el centro las necesidades, expectativas y condiciones de la ciudadanía. Su finalidad es facilitar el acceso, el uso y una mejor experiencia en la relación entre la ciudadanía y el Estado, así como con particulares que cumplen funciones públicas, contribuyendo así a la garantía de sus derechos. Para ello, utiliza procesos de prueba, retroalimentación y mejora continua que permiten crear soluciones comprensibles, útiles y eficaces, teniendo en cuenta la diversidad de capacidades, contextos y formas de interacción de la ciudadanía con lo público.

TÍTULO I

FORMATOS DE PROVIDENCIAS DE LECTURA FÁCIL

Artículo 3º. Formatos de Providencias de Lectura Fácil. De conformidad con el artículo 229 de la Constitución Política y en desarrollo del artículo 55 de la Ley 270 de 1996, Estatutaria de la Administración de Justicia, toda persona tiene derecho a comprender, de manera clara y sencilla, los motivos y el contenido de las decisiones que tomen los jueces o funcionarios administrativos en los casos en los que sea parte o tenga interés.

Para garantizar este derecho, los funcionarios competentes deberán incluir, dentro de la providencias o decisión que ponga fin al proceso,

así como en los autos interlocutorios, un formato o apartado de lectura fácil dirigido a las partes. Este deberá sintetizar los motivos y el contenido de la decisión, utilizando un lenguaje no técnico, directo, cercano y sencillo.

El formato de lectura fácil deberá utilizarse, como mínimo, en los siguientes procesos o actuaciones:

a) En los que se involucren los derechos de niños, niñas y adolescentes;

b) En los que tengan parte personas con discapacidad;

c) En los que tengan parte personas migrantes y sujetas a protección internacional;

d) En los que se involucren los derechos de personas, comunidades y pueblos indígenas, campesinos afrocolombianos, rrom, raizales y palenqueros;

e) En los que, por las características y condiciones sociales de alguna de las partes, el funcionario competente justifique que así lo amerite;

f) En los casos que, por su importancia y trascendencia social, el funcionario competente justifique que sea necesario el conocimiento de la comunidad;

g) En los que se discutan los derechos de sujetos de especial protección constitucional y el funcionario competente así lo justifique;

h) Los demás que determine la ley.

Parágrafo 1º. Para la elaboración del formato de lectura fácil del que trata el presente título, el funcionario competente podrá hacer uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones, así como las demás herramientas tecnológicas que tenga a su disposición, conforme a los lineamientos presentes en el protocolo que establezca el Consejo Superior de la Judicatura respetando los principios de transparencia, privacidad y no sustitución de la racionalidad humana.

Asimismo, los estudiantes de derecho adscritos a los consultorios jurídicos podrán asistir a los funcionarios competentes en la elaboración de los formatos de lectura fácil de los que trata la presente ley.

Parágrafo 2º. Para los efectos de esta ley, el formato de lectura fácil se aplicará únicamente a las sentencias y a los autos interlocutorios. Los autos interlocutorios son decisiones que resuelven asuntos procesales relevantes, que pueden afectar derechos de las partes, la validez del trámite o incluso terminar el proceso. En ningún caso se aplicará formato de lectura fácil a los autos de trámite, entendidos como decisiones que únicamente ordenan, impulsan o continúan el proceso sin resolver temas de fondo.

Artículo 4º. Formatos de Lectura Fácil. Los formatos de providencia de lectura fácil deberán privilegiar párrafos cortos, evitando lenguaje técnico y conceptos abstractos innecesarios. La autoridad judicial o administrativa podrá apoyarse en formatos audiovisuales, sistemas de lectura y

escritura basados en signos, imágenes y ejemplos ilustrativos.

El Consejo Superior de la Judicatura, o la entidad que la sustituya o complemente, prestará el apoyo técnico, administrativo y humano para posibilitar que todos los jueces y magistrados del país implementen los formatos de providencias de lectura fácil en los términos de la presente ley.

Artículo 5°. Alcance de los Formatos de Lectura Fácil en las providencias judiciales. Los argumentos contenidos en los formatos de lectura fácil tienen como único propósito facilitar la comprensión de las decisiones judiciales y administrativas a las partes involucradas y no serán considerados como elementos técnicos válidos para la argumentación jurídicas en el trámite de interposición de los recursos de apelación, reposición, queja u otros medios de impugnación contemplados en la legislación vigente.

Parágrafo. El juez podrá declarar desierto el recurso cuando la argumentación se dirija exclusivamente a controvertir lo expuesto en el formato de lectura fácil. En caso de que el recurso incluya argumentos tanto contra la providencias como contra el formato de lectura fácil, estos últimos se tendrán por no presentados y se continuará el trámite con base en los demás argumentos.

Artículo 6°. Reglamentación. El Consejo Superior de la Judicatura, con el apoyo del Ministerio de Justicia y del Derecho, y con la participación de organizaciones de la sociedad civil, la academia y organismos nacionales e internacionales de protección de derechos humanos que considere pertinentes, tendrá un plazo de doce (12) meses para definir el protocolo para la elaboración de los formatos de providencias en lectura fácil.

Los protocolos tendrán como finalidad servir de guía y apoyo para que los jueces y funcionarios elaboren los formatos de providencias en lectura fácil, conforme a los principios establecidos en la presente ley. En ningún caso dichos protocolos podrán convertirse en un obstáculo para la comprensión clara y sencilla de las decisiones. La ausencia de un protocolo no impedirá la implementación de los formatos de lectura fácil.

La Escuela Judicial Rodrigo Lara Bonilla impartirá un módulo sobre el concepto y la aplicación de las providencias en lectura fácil a los jueces y juezas en formación, en todas las jurisdicciones. Asimismo, podrá desarrollar cursos cortos, programas de educación continuada y otras estrategias de formación dirigidas a jueces y funcionarios en ejercicio, con el fin de fortalecer sus capacidades para la elaboración de estos formatos.

Artículo 7°. Puesta en marcha. La puesta en marcha de los formatos de providencias de lectura fácil establecidos en el presente título se regirá por las siguientes reglas:

1. Pasados tres (3) meses de la promulgación de la presente ley, la Corte Constitucional, la Corte Suprema de Justicia, el Consejo de Estado y la

Comisión Nacional de Disciplina Judicial pondrán en marcha los formatos de providencias de lectura fácil en los casos previstos en esta ley.

2. Pasados doce (12) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de providencias de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en los Tribunales Administrativo y Tribunales Superiores de Distrito Judicial.

3. Pasados veinticuatro (24) meses de la promulgación de la presente ley, se aplicarán los formatos de providencias de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley en las demás instancias de las Jurisdicciones: Ordinaria, de lo Contencioso Administrativo, Constitucional, Agraria y Rural, Especial para la Paz y Disciplinaria, así como las actuaciones de las autoridades administrativas cuando estas cumplan funciones judiciales y en los procesos arbitrales.

Una vez entre en funcionamiento la Jurisdicción Agraria y Rural, conforme a lo dispuesto en el Acto Legislativo 03 de 2023, se pondrán en marcha los formatos de providencia en lectura fácil.

Los términos establecidos en los numerales anteriores no serán obstáculo para que las autoridades judiciales, administrativas y tribunales arbitrales que así lo consideren adelanten de manera anticipada la puesta en marcha de los formatos de providencias de lectura fácil en los casos previstos en la presente ley.

TÍTULO II

PRÁCTICAS DE LENGUAJE CLARO

Artículo 8°. Prácticas de lenguaje claro. Las entidades señaladas en el artículo 5° de la Ley 1712 de 2014, y de conformidad con el artículo 8° de la misma ley, deberán implementar progresivamente prácticas y estrategias de Lenguaje Claro en aras de facilitar el acceso y la comprensión de la información pública, reducir costos, eliminar barreras y cerrar brechas entre el Estado y la ciudadanía, respetando la garantía sobre los derechos lingüísticos establecidos en la Ley 1381 de 2010. Estas prácticas y estrategias se denominarán Colombia Comprende Lo Público.

El Gobierno nacional, a través del Departamento Administrativo de la Función Pública y del Departamento Nacional de Planeación, como entidades corresponsables, expedirá en un término de doce (12) meses los Lineamientos Colombia Comprende lo Público, como un mecanismo para que las entidades administrativas del Estado incorporen el Lenguaje Claro en sus actos administrativos, documentos, procesos, comunicaciones, trámites, servicios, procedimientos, así como en sus esquemas de publicación y divulgación, con el fin de que la ciudadanía pueda encontrar fácilmente lo que necesita, comprender la información, ejercer sus derechos, cumplir con sus obligaciones y deberes, y contribuir al aumento de la eficiencia administrativa.

A partir de la expedición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, las entidades del orden nacional contarán con un plazo máximo de doce (12), y las entidades del orden territorial

de veinticuatro (24) meses, para adoptarlos e implementarlos en todos los documentos nuevos y actualizados, externos e internos, que se produzcan desde su entrada en vigor.

Parágrafo 1º. Para la definición de los Lineamientos Colombia Comprende Lo Público, el Gobierno nacional podrá convocar a Universidades, organismos nacionales e internacionales de protección de los derechos humanos, organizaciones de la sociedad civil, expertos nacionales e internacionales, así como autoridades públicas de otros Estados.

Parágrafo 2º. Las entidades podrán contar con un profesional en ciencias de la comunicación, incluida la comunicación social y periodismo, como consultor o asesor del mencionado proceso de implementación, siempre y cuando cada una de esas tenga la respectiva disponibilidad presupuestal.

Artículo 9º. Uso de diseño centrado en la ciudadanía. Las entidades públicas promoverán el uso del diseño centrado en la ciudadanía o diseño legal, dirigido a hacer más amigable, útil, accesible y transparente la interacción de las personas con las instituciones y los procedimientos que éstas adelantan, procurando que se mejore la experiencia de usuario e interfaz de los aplicativos usados por los servidores, contratistas y ciudadanía en general.

El diseño centrado en la ciudadanía será implementado progresivamente, en especial en los siguientes casos:

- a) Formularios para el acceso a servicios o beneficios;
- b) El recaudo de tributos;
- c) La gestión catastral;
- d) La elaboración, seguimiento y evaluación de políticas públicas;
- e) La publicación de proyectos de decreto;
- f) La presentación de proyectos de ley de iniciativa gubernamental;
- g) Los pliegos de condiciones y contratos;
- h) Las peticiones, quejas, reclamos y sugerencias (PQRS).
- i) Ventanillas únicas para trámites, considerando la situación particular de las mipymes.

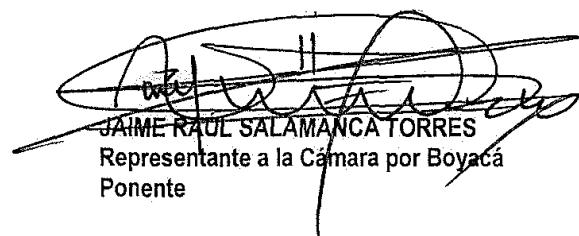
Parágrafo. Las Entidades públicas de que trata esta ley, velarán porque las aplicaciones y plataformas que tienen a disposición del público sean de fácil acceso y manejo sin perjuicio de garantizar la publicación de instructivos para su empleo.

Artículo 10. Aplicación basada en la evidencia. La aplicación de las normas contenidas en la presente ley se realizará a través de la constante innovación pública basada en metodologías centradas en la ciudadanía que involucren procesos de empatía, co-

creación, experimentación e interacción, procurando utilizar la evidencia mediante procedimientos adaptativos y abiertos.

Artículo 11. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables Representantes,



JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES
Representante a la Cámara por Boyacá
Ponente

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 147 de 2025 Cámara "POR MEDIO DE LA CUAL SE ESTABLECEN LOS FORMATOS DE SENTENCIAS DE LECTURA FÁCIL, SE ESTABLECEN MEDIDAS PARA PROMOVER Y DIFUNDIR EL USO DEL LENGUAJE CLARO Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES".

Dicha ponencia fue firmada por el Honorable Representante JAIME RAÚL SALAMANCA TORRES.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 -1048 /25 del 2 de diciembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

* * *

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D. C., noviembre de 2025

MESA DIRECTIVA

Comisión Sexta

Cámara de Representantes

Asunto: Informe de ponencia para primer debate en la Cámara de Representantes del Proyecto de Ley número 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^a de 1992, nos permitimos rendir informe de ponencia positiva para primer debate en la Cámara de Representantes al **proyecto de Ley número 189 de 2025 Cámara**, por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones.

Cordialmente,


HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador


HÉLDER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025 CÁMARA

por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los sistemas de transporte públicos del país y se dictan otras disposiciones.

1. TRÁMITE LEGISLATIVO

Son autores del proyecto de ley el honorable Senador Gustavo Adolfo Moreno Hurtado, y los honorables Representantes a la Cámara Adriana Carolina Arbeláez Giraldo, Álvaro Henry Monedero Rivera, Andrés Eduardo Forero Molina, Ángela María Vergara González, Armando Antonio Zabalaín D'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 Hernández, Wilmer Yesid Guerrero Avendaño, Edwin Gilberto Ballesteros Archila.

El proyecto de ley fue radicado el 5 de agosto de 2025, ante la Secretaría General de la Cámara de Representantes. El número que le correspondió es el 189 de 2025 Cámara y fue publicado en la *Gaceta del Congreso* número 1433 del 15 de agosto de 2025. De acuerdo con la Ley 5^a de 1992, el contenido y alcance del proyecto de ley, fue la Comisión Sexta (VI) de la Cámara de Representantes, la competente para conocer de la materia de esta iniciativa.

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

2. OBJETO

El proyecto de ley busca complementar el marco normativo para autorizar al Gobierno nacional la cofinanciación del **diferencial tarifario** de los

sistemas de transporte público ((Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR) , fortaleciendo así la sostenibilidad financiera de los STP de conformidad con el artículo 56 de la Ley 336 de 1996.

3. JUSTIFICACIÓN Y NECESIDAD DEL PROYECTO LEY

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

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

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

Por eso, la iniciativa propone una modificación puntual y efectiva de la Ley 310 de 1996, para que el diferencial tarifario sea un componente expresamente cofinanciable por la Nación. Además, busca diversificar y estabilizar las fuentes de financiación incorporando recursos territoriales y de nuevas contribuciones económicas, como la explotación comercial colateral de los sistemas. Todo esto, en consonancia con el principio constitucional de concurrencia, que promueve una gestión compartida y responsable entre la Nación y las entidades territoriales.

Finalmente, el proyecto incorpora mecanismos de equidad y subsidios específicos para garantizar tarifas accesibles a estudiantes en situación de vulnerabilidad, reafirmando que los servicios públicos deben estar al servicio del bienestar

colectivo. Además, asegura que las medidas adoptadas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la eficiencia y sostenibilidad de las finanzas públicas mediante una adecuada planificación presupuestal y optimización del gasto.

4. CONSIDERACIONES JURÍDICAS Y NORMATIVAS

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

a) **La Constitución Política de 1991**, señala que los Servicios Públicos (Artículo. 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 (Artículo. 288 de la C.P.) establece que la Nación y las entidades territoriales deben concurrir de manera solidaria y complementaria, según las disposiciones legales.

b) **La Ley 336 de 1996 (Estatuto Nacional de Transporte)**, establece el marco general para la regulación y prestación del servicio público de transporte en Colombia. Esta ley tiene como objetivo fundamental garantizar que el transporte público sea considerado un servicio público esencial, con prelación del interés general sobre el particular, asegurando la eficiencia, la seguridad, la comodidad y la accesibilidad en la prestación del servicio.

c) Por otro lado, la **Ley 86 de 1989 (Financiación de sistemas de servicio público urbano de transporte masivo)** establece normas específicas sobre los sistemas de transporte masivo de pasajeros y proporciona los mecanismos para su financiamiento. Esta normativa se orienta a asegurar la prestación de un servicio eficiente, que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano.

d) **La Ley 310 de 1996** modifica la Ley 86 de 1989 y establece un marco más específico para la cofinanciación y regulación de los Sistemas de Transporte Masivo de Pasajeros en Colombia. Esta ley define el área de influencia de estos sistemas incluyendo áreas urbanas, suburbanas y municipios con interconexión directa o indirecta. Uno de los aspectos centrales de esta norma es que la Nación y sus entidades descentralizadas pueden cofinanciar entre el 40% y el 70% de proyectos de sistemas de transporte masivo, contribuyendo con recursos en dinero o especie, siempre que se cumplan requisitos como la constitución de una sociedad titular que gestiona el sistema y la existencia de una autoridad única de transporte.

e) Por último, dentro del marco de la política nacional de transporte urbano, se destacan varios documentos Conpes que han sido fundamentales para orientar la acción del Gobierno nacional en materia de movilidad sostenible y eficiente, dentro de ellos se destacan, el Conpes 3167, que establece una política integral para mejorar el servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante la

aplicación de herramientas técnicas y financieras innovadoras, orientadas a fortalecer los procesos de descentralización y el desarrollo de sistemas integrados de transporte masivo (SITM) que sean operacionales, económica y ambientalmente sostenibles.

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

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

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

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

5. CONTENIDO DE LA INICIATIVA

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

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

6. IMPACTO FISCAL

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

7. PLIEGO DE MODIFICACIONES

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

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
“Por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones”.	“Por medio del <u>la</u> cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones”.	Se realiza ajuste en redacción con el fin de mejorar la técnica legislativa.
Artículo 1º. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP)) a nivel nacional.	Artículo 1º. Objeto. Conforme a lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley 336 de 1996, la presente ley tiene como objeto adoptar disposiciones normativas, destinadas a la promoción, sostenibilidad y cofinanciación de recursos por parte del Gobierno nacional, para la operación de los diferentes Sistemas de Transporte Público (Sistema Integrado de Transporte Masivo (SITM), Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) y Sistema Estratégico de Transporte Público (SETP), <u>Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR)</u>) a nivel nacional.	Se incluyen los Sistema Integrado de Transporte Regional (SITR), por unidad de materia y con el fin de hacer el contenido de la iniciativa más completo.
Artículo 2º. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios:	Artículo 2º. Principios. La prestación del servicio público de transporte se regirá por los siguientes principios:	Sin modificaciones
<p>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.</p> <p>b) Universalidad: asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.</p> <p>c) Continuidad: mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.</p> <p>d) Calidad: brindar un servicio eficiente, seguro y confortable.</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>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.</p> <p>b) Universalidad: asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.</p> <p>c) Continuidad: mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.</p> <p>d) Calidad: brindar un servicio eficiente, seguro y confortable.</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>	
Artículo 3º. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:	Artículo 3º. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. Modifíquese el artículo 2º de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:	Sin modificaciones.
Artículo 2º. 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.	Artículo 2º. 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.	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<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 ferreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR.</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> <p>1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte.</p> <p>Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.</p> <p>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> <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>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 ferreos, y el diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de contratación o pago del personal requerido, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares de los Entes Gestores o las entidades encargadas de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR.</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> <p>1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte.</p> <p>Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.</p> <p>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> <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>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<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 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.</p> <p>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>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 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.</p> <p>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>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>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.</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 solo 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 parágrafo 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 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.</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 solo 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 parágrafo 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>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<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 cofinanciación aportados por la Nación.</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 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>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 mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.</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 mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo 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 previamente, o del diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y su Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF); y cuya cobertura operacional sea inferior al 50% de las rutas del respectivo sistema.</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 previamente, o del diferencial tarifario entre la tarifa usuario y la tarifa técnica consecuencia de la prestación del servicio público de transporte a cargo de los SITM, SITP, SETP y SITR, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y su Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF); y cuya cobertura operacional sea inferior al 50% de las rutas del respectivo sistema.</p>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>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.</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 actualizar los catastrós 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 catastrós de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.</p> <p>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.</p>	<p>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.</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 actualizar los catastrós 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 catastrós de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.</p> <p>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.</p>	
<p>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.</p>	<p>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.</p>	
<p>En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.</p>	<p>En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.</p>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>Artículo 4º. 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:</p> <p>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.</p> <p>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 recomiendan, 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>Artículo 4º. 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:</p> <p>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.</p> <p>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 recomiendan, 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>	Sin modificaciones

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<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, póticos 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 recomiendan, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.</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, póticos 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 recomiendan, 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 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>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.</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 financieros 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>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 financieros 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>	

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<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 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 confinanciar 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>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 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 confinanciar 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 5º. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR considerando:</p> <p>a) Características socioeconómicas de los usuarios.</p> <p>b) Distancias recorridas</p> <p>c) Horarios de prestación del servicio</p> <p>d) Nivel de servicio ofrecido</p> <p>e) Impacto ambiental del modo de transporte.</p>	<p>Artículo 5º. Esquemas Tarifarios Diferenciados. Las autoridades competentes podrán establecer esquemas tarifarios diferenciados para la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR considerando:</p> <p>a) Características socioeconómicas de los usuarios.</p> <p>b) Distancias recorridas</p> <p>c) Horarios de prestación del servicio</p> <p>d) Nivel de servicio ofrecido</p> <p>e) Impacto ambiental del modo de transporte.</p>	Sin modificaciones
<p>Artículo 6º. Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR para:</p> <p>a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado.</p> <p>b) Información en tiempo real para usuarios.</p> <p>c) Optimización de rutas y horarios.</p> <p>d) Monitoreo y control de la operación.</p> <p>e) Adoptar estándares de interoperabilidad.</p>	<p>Artículo 6º. Digitalización del Transporte. Las autoridades competentes promoverán la implementación de tecnologías digitales en la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR para:</p> <p>a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado.</p> <p>b) Información en tiempo real para usuarios.</p> <p>c) Optimización de rutas y horarios.</p> <p>d) Monitoreo y control de la operación.</p> <p>e) Adoptar estándares de interoperabilidad.</p>	Sin modificaciones

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>Artículo 7º. Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR de conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes.</p> <p>La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente.</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 1º. 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 2º. 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.</p>	<p>Artículo 7º. Principio de Concurrencia. En virtud del principio de concurrencia consagrado en el artículo 288 de la Constitución Política, la Nación y las entidades territoriales concurrirán de manera solidaria y complementaria en la cofinanciación de la operación de los SITM, SITP, SETP y SITR de conformidad con lo pactado en los convenios de cofinanciación correspondientes.</p> <p>La Nación tendrá la obligación de garantizar y asignar los recursos necesarios para la cofinanciación del diferencial tarifario, con cargo al Presupuesto General de la Nación y mediante los instrumentos presupuestales, financieros y fiscales dispuestos por la ley. Las entidades territoriales, por su parte, deberán apropiar y garantizar la destinación de recursos propios y complementarios, conforme a su capacidad fiscal y a los lineamientos establecidos en la normativa vigente.</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 1º. 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 2º. 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.</p>	Sin modificaciones

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>Artículo 8º. 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:</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 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. 	<p>Artículo 8º. 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:</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 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. 	Sin modificaciones

TEXTO RADICADO	TEXTO PROPUESTO PRIMER DEBATE COMISIÓN SEXTA	OBSERVACIONES
<p>Artículo 9º. Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.</p> <p>Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total. 2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley. 3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector. 4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa. <p>El Gobierno nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.</p>	<p>Artículo 9º. Impacto Fiscal Reducido. En cumplimiento de lo dispuesto por la Ley 819 de 2003, el presente artículo establece que la financiación contemplada en esta ley se realizará bajo criterios de responsabilidad y sostenibilidad fiscal.</p> <p>Los recursos necesarios para la implementación de las disposiciones aquí previstas provendrán prioritariamente de las siguientes estrategias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Reasignación de partidas existentes dentro del presupuesto general, sin incrementar el gasto público total. 2. Mejoras en el recaudo de los ingresos estatales, fortaleciendo la gestión y control de las fuentes ya establecidas por la ley. 3. Aumentos en la eficiencia del gasto público, promoviendo la optimización y racionalización en el uso de los recursos asignados al sector. 4. Desarrollo y adopción de nuevas fuentes de financiación, conforme a la normatividad vigente y en armonía con los objetivos de sostenibilidad fiscal y operativa. <p>El Gobierno nacional deberá garantizar que las medidas aquí señaladas no generen un impacto fiscal adicional significativo, priorizando la sostenibilidad de las finanzas públicas, la adecuada planeación presupuestal y el uso eficiente de los recursos.</p>	Se elimina
	<p>Artículo nuevo.</p> <p>Artículo 9º. 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>	Se incluye un artículo nuevo.
<p>Artículo 10. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 10. Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.</p>	Sin modificaciones

8. CONFLICTO DE INTERÉS

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

criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

En tal sentido, se considera que el trámite en el debate y votación de este proyecto de ley no generaría ninguna situación de conflicto de interés para los congresistas, al tratarse de una materia de alcance general que no implica un beneficio particular, actual y directo. No obstante, se reconoce que los conflictos de interés son personales y es

facultad de cada honorable congresista evaluarlos. Por lo anterior, lo aquí advertido no exonera a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.

9. PROPOSICIÓN

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

Cordialmente,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador



HÉCTOR RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 189 DE 2025 CÁMARA

por medio de la cual se garantiza la destinación de recursos para los sistemas de transporte públicos del país y se dictan otras disposiciones.

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

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

a) Sostenibilidad: garantizar la viabilidad económica, social y ambiental del servicio a largo plazo a través de la implementación de fuentes complementarias a la tarifa usuario.

b) Universalidad: asegurar el acceso al servicio a todos los ciudadanos en condiciones de igualdad.

c) Continuidad: mantener la prestación del servicio de manera ininterrumpida.

d) Calidad: brindar un servicio eficiente, seguro y confortable;

e) Eficiencia: optimizar el uso de recursos públicos y privados en las decisiones operacionales, tecnológicas y de cobertura de rutas.

f) Participación: promover la participación ciudadana en la planificación y control del servicio.

g) Integración: articular los diferentes modos y sistemas de transporte.

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

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

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

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

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

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

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

a) Definición del esquema operacional y financiero.

b) Definición del esquema institucional.

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

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

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

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

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

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

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo 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 1º 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 parágrafo dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de esta ley.

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

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

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

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

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

en este parágrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

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

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. Correspondrá 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 recomiendan, 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 recomiendan, considerando la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

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

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

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

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

9. **Recursos del Presupuesto Nacional.** El Gobierno nacional podrá cofinanciar la operación los SITM, SITP, SETP y SITR con la asignación de recursos del tesoro nacional a través de la Ley

de presupuesto. El Ministerio de Transporte será la Entidad encargada de distribuir los recursos asignados de conformidad con los Convenios de Cofinanciación suscritos para el efecto.

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

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

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

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

- a) Consolidar sistemas de recaudo electrónico integrado
- b) Información en tiempo real para usuarios
- c) Optimización de rutas y horarios
- d) Monitoreo y control de la operación
- e) Adoptar estándares de interoperabilidad

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

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

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

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

una gestión eficiente, transparente y responsable de los recursos asignados.

Parágrafo 2º. 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 8º. 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 9º. Las erogaciones derivadas de la aplicación de la presente ley deben sujetarse a las disponibilidades existentes tanto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y en el Marco de Gasto de Mediano Plazo, de los sectores responsables de su cumplimiento.

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

Cordialmente,



HERNANDO GONZÁLEZ
Representante a la Cámara
Ponente Coordinador



HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ
Representante a la Cámara

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 2 de diciembre de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 189 de 2025 Cámara "POR MEDIO DEL CUAL SE GARANTIZA LA DESTINACIÓN DE RECURSOS PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICOS DEL PAÍS Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes HERNANDO GONZÁLEZ (Ponente Coordinador) Y HAIVER RINCÓN GUTIÉRREZ.

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 -1046 /25 del 2 de diciembre de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAUL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

CONTENIDO

Gaceta número 2376 - miércoles, 17 de diciembre de 2025

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

Pág.

Informe de ponencia para primer debate texto propuesto del proyecto de ley número 147 de 2025 Cámara, por medio de la cual se establecen los Formatos de Sentencias de Lectura Fácil, se establecen medidas para promover y difundir el uso del Lenguaje Claro y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia positiva para primer debate texto propuesto en la Cámara de Representantes del proyecto de ley número 189 de 2025 Cámara, por medio del cual se garantiza la destinación de recursos para los Sistemas de Transporte Públicos del país y se dictan otras disposiciones..... 15