

Borrador - Sujeto a discusión

PROYECTO DE LEY No. ____

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

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

**TÍTULO I
DISPOSICIONES GENERALES**

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

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

- a. **Planeación e integración.** La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades competentes, quienes deberán actuar de manera coordinada respetando los principios de la función administrativa y propender por el desarrollo de la intermodalidad. Su planificación, ejecución y operación deberán observar los diferentes elementos requeridos para facilitar su articulación e integración con otros modos de transporte.
- b. **Bien de uso público.** La Red Férrea Nacional es un bien de uso público, y como tal inalienable, imprescriptible e inembargable, salvo las excepciones establecidas en el artículo 674 del Código Civil.
- c. **Libertad de acceso y competencia.** El acceso a la red ferroviaria nacional será, salvo las excepciones previstas en esta ley, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación del modo ferroviario y su condición de servicio esencial.

El modelo de negocio que se adopte en cada red o línea es particular a las necesidades de cada proyecto y debe cumplir los criterios mínimos definidos para garantizar los valores de la libre y justa competencia.
- d. **Sostenibilidad en la inversión.** Con el fin de consolidar el desarrollo del transporte ferroviario, las autoridades y entidades públicas deberán propender por generar las condiciones requeridas para garantizar las inversiones tanto públicas como privadas, para la infraestructura y la operación del transporte ferroviario.
- e. **Seguridad en la operación.** Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo.

- f. **Sostenibilidad Ambiental.** Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse bajo acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, que coadyuven a la reducción de emisiones contaminantes de efecto invernadero, a fin de garantizar la protección ambiental, el crecimiento económico, el bienestar social y la competitividad empresarial.
- g. **Articulación Territorial.** Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen desarrollo ferroviario, así como la debida planeación y articulación con la red y sus servicios asociados.
- h. **Prioridad de la Red Ferroviaria.** Las vías de la Red Ferroviaria Nacional, gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables al desarrollo construcción y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional y el material rodante, así como a su operación; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, las disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para su debida prestación, en concordancia con los dispuesto en la normatividad vigente para el sector ferroviario. Las disposiciones de esta Ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades y servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional; y sobre otras infraestructuras ferroviarias cuando se integren con la nacional.

En las materias no reguladas en la presente Ley se deberá dar aplicación a lo previsto en las leyes las leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, así como las normas reglamentarias en la materia.

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

- a. **CAPACIDAD FERROVIARIA.** La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo de una línea férrea en condiciones de seguridad, en un período dado; y depende de factores como la cantidad de vías de cruzamiento de trenes y su longitud, la geometría de la línea, el emplazamiento de las estaciones, el sistema de tracción, los sistemas de señalización de control de tráfico, la seguridad de la línea, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones. Esta debe ser determinada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional con el apoyo del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, en los casos que aplique.
- b. **CENTRO DE CONTROL DE TRÁFICO – CCT:** Es la dependencia que dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, determina la prelación de la marcha de los trenes y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales.
- c. **CORREDOR FÉRROVIARIO.** Corresponde al eje ubicado entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.
- d. **ENTIDAD EJECUTORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o administración y/o operación y/o explotación de la infraestructura

ferroviaria nacional, que conforma la red férrea nacional. Para este fin, esta entidad posee la competencia para realizar las actividades de las que es responsable, directamente o mediante la estructuración, adjudicación y celebración de contratos, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades.

- e. **3ENTIDAD TITULAR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Entidad pública propietaria de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en el artículo 63 de la Ley 105 de 1993 en su, el artículo 11 del Decreto 1791 de 2003, y el artículo 3 del Decreto 1292 de 2021; o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.
- f. **FRANJA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN OBLIGATORIA.** Constituye una zona de reserva delimitada por una distancia medida a cada costado del eje de la vía férrea, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación férrea. Los criterios para definir dicha franja, serán definidos por medio de la lineamientos técnicos adoptados por el Ministerio de Transporte, que en todo caso implicará tener en cuenta particularidades de la infraestructura ferroviaria y/o operación de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma individual.
- g. **GESTOR O ADMINISTRADOR DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Persona jurídica de derecho público o privado responsable de llevar a cabo las labores de administración y/o operación y/o vigilancia y/o control de tráfico y/o construcción y/o rehabilitación y/o mejoramiento y/o mantenimiento, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y nodo(s) de transferencia, junto con sus anexidades, bien en su calidad de entidad titular o ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional o en virtud de un contrato, entre otros, de concesión y/o de obra y/o de administración.
- h. **GÁLIBO FERROVIARIO.** Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos por encima de la vía ferroviaria para el paso de material rodante vacío o con carga en un corredor determinado.
- i. **HABILITACIÓN:** Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte para prestar el servicio público de transporte ferroviario, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la conceda.
- j. **INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL.** Es el conjunto de estructuras de ingeniería, instalaciones, bienes muebles e inmuebles y bienes tangibles e intangibles, necesarias para prestar los servicios férreos y todos aquellos elementos asociados a este modo de transporte, tales como la adecuación del terreno natural intervenido y/o no intervenido y/o mejorado y/o vías férreas y/o rieles y/o traviesas y/o balasto y/o estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos superiores e inferiores, canales, cercas y equipo de protección contra el ruido, con cualquier ancho, tipología y/o sistema férreo, infraestructura de telecomunicaciones, sistemas de información, redes eléctricas y/o redes de sistemas inteligentes de transporte, necesarios para la operación del proyecto férreo, de propiedad pública nacional a través de la entidad titular de ella, y que hace parte de la red férrea nacional.
- k. **MATERIAL RODANTE.** Vehículos tractivos y remolcados, diseñados y fabricados para circular sobre vías férreas incluyendo los vehículos ferroviarios habilitados para las tareas de supervisión, reconocimiento, construcción y mantenimiento de la vía férrea y de sus instalaciones fijas.

- l. OPERACIÓN FERROVIARIA:** Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la formación y el movimiento seguro de material rodante sobre la red ferroviaria nacional, conforme al Reglamento de Operación de Trenes- ROT establecido para el tramo o sector o corredor ferroviario.
- m. OPERADOR PRIVADO DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.** Son las personas jurídicas de naturaleza privada que presten un servicio de transporte férreo de carga y/o pasajeros sobre la red férrea nacional. Estos operadores deben ser habilitados y contar con un permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte y tener autorizado un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.
- n. OPERADOR PÚBLICO DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO.** Son todas aquellas personas jurídicas de naturaleza pública, nacional o territorial, que se encarguen de prestar el servicio de transporte público ferroviario de carga y/o pasajeros, sobre la red férrea nacional. Estos operadores deben ser habilitados y contar con un permiso de operación otorgado por el Ministerio de Transporte y tener autorizado un surco ferroviario, de acuerdo con los criterios mínimos establecidos por la autoridad competente para el efecto.
- o. RED FÉRREA NACIONAL.** Conjunto de vías, corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional, cuya naturaleza es la de bienes públicos afectos a la prestación de servicio de transporte ferroviario para la movilización de trenes de carga y/o pasajeros en todo el territorio nacional, y que puede tener interoperabilidad o conectividad con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).
- p. REGLAMENTO DE OPERACIÓN DE TRENES – ROT:** Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás vehículos que circulan por las vías ferroviarias a cargo del administrador de la infraestructura ferroviaria.
- q. PRESTACIÓN PRIVADA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y PASAJEROS EN LA RED FERREA NACIONAL.** Es aquel que presta un operador privado del servicio de transporte ferroviario debidamente habilitado por la autoridad competente, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga o mercancías en el ámbito de las actividades exclusivas de su operación.
- r. PRESTACIÓN PÚBLICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y PASAJEROS EN LA RED FERREA NACIONAL.** Es aquel que se presta por un operador público del servicio de transporte ferroviario debidamente habilitado por la autoridad competente, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga o mercancías para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas, a cambio, usualmente, del pago de una contraprestación económica.
- s. SISTEMAS DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES):** Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto

invernadero (GEI). Los SCE han sido adoptados por distintos países, con el fin de avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.

- t. **SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL DE TRÁFICO:** Es un conjunto de señales especiales, destinadas a informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en inmediaciones de las instalaciones del corredor ferroviario. Realiza la coordinación y sincronización automática - unificada en un mismo equipo y de forma segura, de todos los aspectos de las señales que se encuentran en cada intersección para los dos tráficos cruzados, tanto para los semáforos convencionales, como para las señales luminosas correspondientes
- u. **SURCO FERROVIARIO:** Ventana de tiempo entre una hora de inicio y una de finalización para realizar un trayecto específico dentro de la red férrea nacional.
- v. **TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA.** Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, mediante acto administrativo, en el cual la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria, a través del gestor o administrador de ella, podrá cobrar a los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario, por hacer uso de dicha infraestructura.

TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

ARTÍCULO 4. MINISTERIO DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte es la autoridad de transporte ferroviario nacional y el encargado de la formulación y adopción de las políticas de transporte ferroviario, su infraestructura y su regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo. Hasta tanto entre en funcionamiento la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, será el encargado, además de la expedición de la regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo.

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

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

ARTÍCULO 5 AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA. En materia de infraestructura y servicios férreos, la Agencia Nacional de Seguridad vial – ANSV o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial, y de gestionar e investigar siniestros sobre los corredores férreos, de conformidad con la normatividad vigente.

ARTÍCULO 6. COMISIÓN DE REGULACIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE – CRIT. De conformidad con el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 947 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios

férreos, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, es el diseño y definición del marco de regulación económica de los servicios de transporte férreo y de la infraestructura de este modo tal como lo señala el artículo 2º del Decreto en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º ibídem.

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

ARTÍCULO 7. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT. De conformidad con el artículo 68 de la Ley 1682 de 2013 y el Decreto 946 de 2014 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, en materia de infraestructura y servicios férreos la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, será la entidad competente para realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional. Todo lo anterior, desde una perspectiva intermodal para garantizar la optimización de los recursos invertidos y su asignación eficiente entre modos de transporte, en coordinación con los lineamientos de política vigentes expedidos por el Ministerio de Transporte, el Departamento Nacional de Planeación y el Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, y con el objetivo de asegurar la conectividad del modo con la red de transporte existente a cargo de la Nación, los departamentos y/o municipios, directamente o a través de nodos.

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

ARTÍCULO 8. INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS. El Instituto Nacional de Vías – INVÍAS conservará la titularidad de la red férrea nacional de conformidad con lo dispuesto en la Ley 105 de 1993, o la norma que la modifique, adicione o sustituya, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, la entidad será la encargada de conservar los predios de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo.

ARTÍCULO 9. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI será la ejecutora y/o administradora de aquellos corredores de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional, estando facultada para celebrar contratos estatales, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la infraestructura ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario.

ARTÍCULO 10. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura estarán a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normatividad vigente.

TÍTULO III INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

ARTÍCULO 11. PASOS A NIVEL SOBRE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional deberá planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, evitando la conformación de pasos al mismo nivel sobre las vías férreas con otras vías férreas, vías vehiculares y/o vías peatonales. Cuando ello no sea posible, los interesados en el paso a nivel deberán realizar los estudios y diseños que permitan demostrar la necesidad de estos, y su procedencia desde la perspectiva técnica y de seguridad, entre otras, que permitan su evaluación y eventual autorización por la entidad ejecutora o en su defecto por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con lo definido por la normatividad del Ministerio de Transporte para tal efecto.

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

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

En el caso que el titular de dicha vía demuestre que no cuenta con los recursos para la construcción del paso a desnivel, deberá solicitar al gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria, la autorización del mantenimiento o construcción de un paso a nivel que se entenderá para todos los efectos, como provisional, hasta tanto se construya la solución definitiva a desnivel. En todo caso el paso a nivel provisional deberá cumplir las normas técnicas y de seguridad dispuestas por la autoridad de transporte competente, sin que este afecte la operación ferroviaria; los costos de construcción y operación de dichas soluciones temporales serán asumidos por el titular de la vía de orden nacional, departamental, distrital, municipal, o privada.

ARTÍCULO 12. CONEXIÓN DE LA RED FÉRREA. El Ministerio de Transporte, reglamentará los aspectos relacionados con la conexión de la infraestructura ferroviaria entre dos o más corredores férreos u otras infraestructuras ferroviarias, con el fin de que exista una coordinación adecuada para garantizar las condiciones de interoperabilidad y seguridad en dichos corredores, de acuerdo con las normas técnicas y de seguridad aplicables.

ARTÍCULO 13. ANCHO DE VÍA. El Ministerio de Transporte, en conjunto con las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores férreos en operación o en estructuración, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad e interoperabilidad, para así determinar el ancho de la vía férrea requerido. Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional, las temporalidades para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, a alguno de los anchos dispuestos en la normatividad internacional en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de la infraestructura de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores férreos, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc.

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

ARTÍCULO 14. GÁLIDO FERROVIARIO. Las entidades ejecutoras y/o gestoras o administradoras de la infraestructura ferroviaria nacional deberán planificar y ejecutar las obras para su desarrollo, validando y garantizando el gálido ferroviario que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante y las características geométricas de la vía férrea.

ARTÍCULO 15. ZONAS DE SERVICIO FERROVIARIO. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidades ejecutora se encargarán de garantizar zonas de servicio ferroviario alrededor de las estaciones de pasajeros o terminales de carga que se definan en la estructuración o planeación de cada corredor por parte de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, para garantizar la realización de actividades complementarias propias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad. Esto debe ser articulado con los instrumentos de ordenamiento territorial del municipio, departamento y/o área metropolitana.

PARÁGRAFO 1. Dentro de estas zonas de servicio, se debe garantizar la interoperabilidad de servicios de carga y pasajeros, debiéndose articular para el efecto el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional y a la autoridad de transporte de pasajeros, en el caso que ello sea necesario.

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

PARÁGRAFO 3. Para las zonas de servicio ferroviario de iniciativa y beneficio privado, los originadores deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 6 de la presente ley.

ARTÍCULO 16. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los sistemas inteligentes de transporte – SIT y sus escenarios de interoperabilidad y multimodalidad incluida la articulación de los sistemas de gestión de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT, para ello, se deberán tener en cuenta los escenarios de comunicaciones que requieren este tipo de sistemas, en conjunto con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones para promover, desarrollar y garantizar la cobertura de redes en la longitud total de los corredores férreos para mejorar el servicio que se preste.

ARTÍCULO 17. INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. Los planes de ordenamiento territorial municipales o distritales y los demás instrumentos que los desarrollen o pongan en ejecución deberán tener como determinante de superior jerarquía, la infraestructura actual y/o proyectada, incluidas ampliaciones, ajustes al trazado, etc., que formen parte de la red ferroviaria nacional, debiéndose prever para los suelos objeto de su implantación actual o futura el régimen de usos referente a dicha operación, así como el establecimiento de un régimen de usos para las áreas aferentes que impidan o perturben la prestación del servicio público de transporte férreo.

ARTICULO 18. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL. Todos aquellos elementos o componentes que siendo parte de la infraestructura ferroviaria nacional que lleguen a ser objeto de declaratorias actuales o futuras como bienes de interés cultural – BIC, del orden nacional departamental, municipal o distrital, no podrán impedir que sean objeto, de modificaciones, ajustes, ampliaciones, adecuaciones o reemplazos, siempre que se sigan manteniendo operativos y/o en todo caso hagan parte del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y que se demuestre la necesidad de la intervención.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional, sean excluidos del Plan de Expansión de la Red Ferroviaria y tengan declaratoria como BIC, estos podrán ser transferidos por la entidad titular de la infraestructura ferroviaria a las entidades del orden nacional o territorial que tengan la competencia de administración del BIC, previa solicitud de las mismas, donde se indicará la destinación que les darán a dichos corredores y deberán acompañarla de una demostración de capacidad presupuestal para asumir su mantenimiento en el corto y mediano plazo. Lo anterior de conformidad con el procedimiento previsto en los artículos 28 a 30 de la presente Ley.

TÍTULO IV

TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y PASAJEROS

CAPÍTULO I

PRESTACIÓN PÚBLICA Y PRIVADA DEL SERVICIO DE TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA Y PASAJEROS

ARTÍCULO 19. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FÉRREA.

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

CAPÍTULO II

PRESTACIÓN DEL SERVICIO

ARTÍCULO 20. PRESTACIÓN DEL SERVICIO. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga y pasajeros sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, el permiso de operación, y la adjudicación de capacidad de infraestructura otorgados por la autoridad competente de conformidad con lo señalado en la presente ley y en la reglamentación establecida por el Ministerio de Transporte.

El permiso de operación será otorgado por el Ministerio de Transporte de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto éste establezca, previa solicitud del interesado.

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 21. DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios de transporte ferroviario en los términos establecidos en el Código de Comercio y demás normas de protección de los derechos de los usuarios y, en cada caso, en los contratos

que celebren con las Empresas Ferroviarias. Lo anterior sin perjuicio, de que estos derechos puedan ser detallados y adicionados en el reglamento, en la habilitación y en los permisos de operación.

CAPÍTULO III TRENES Y TRIPULANTES

ARTÍCULO 22. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios que cumplan con las especificaciones, requisitos técnicos y compatibilidad con la infraestructura ferroviaria sobre la que se opere, así como con el debido registro conforme a la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.

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

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

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

ARTÍCULO 23. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS EN PROYECTOS FERROVIARIOS. El Ministerio de Transporte, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o a través de escenarios de cooperación internacional, diseñará, desarrollará y promoverá la formación basada en competencias para el personal estructurador, diseñador, administrador, operador o auxiliar de transporte ferroviario, con el fin de promover que este servicio se brinde con los principios de equidad de género y los mejores estándares de calidad y seguridad.

TÍTULO V RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO

ARTÍCULO 24. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tasa por uso de infraestructura se observarán las siguientes reglas:

- a. Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la CRIT entre en funcionamiento, atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura. Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.
- b. Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.

- c. Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.
- d. En ningún caso los ingresos por concepto de tarifa por uso de infraestructura ferroviaria y por cobros por uso de la infraestructura de transporte ferroviario podrán destinarse por la entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 15% del recaudo, para este último propósito; la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo a las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.
- e. Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la entidad titular y la ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.

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

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

ARTÍCULO 25. REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario tendrán libertad regulada en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros.

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

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

TÍTULO VI INCENTIVOS TRIBUTARIOS

ARTÍCULO 26. INCENTIVO TRIBUTARIO ASOCIADO AL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO – IVA. Los equipos, elementos, maquinaria, incluido el material rodante, de operación, de construcción y de verificación, y servicios nacionales o importados que se destinen a la preinversión e inversión de proyectos de transporte férreo de carga y pasajeros en Colombia, estarán excluidos del IVA y de aranceles de importación. El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará el mecanismo de exención de estos gravámenes.

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

ARTÍCULO 27. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA A LA GASOLINA MOTOR Y AL ACPM. Adiciónese un párrafo al artículo 118 de la Ley 488 de 1998, el cual quedará así:

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

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

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

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

TÍTULO VII CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

ARTÍCULO 28. CORREDORES VERDES. Conforme a planes de expansión de la red ferroviaria nacional la entidad titular de la infraestructura ferroviaria será la responsable de otorgar el permiso para utilizar los corredores ferroviarios nacionales que se encuentren en desuso o deshabilitados para otros tipos de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico o ambiental; en los cuales, se podrá realizar adecuación, mejoramiento y mantenimiento, siempre y cuando se cuente con estudios que garanticen que no podrán ser recuperados como corredores ferroviarios de importancia para la Nación.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores verdes y las condiciones para ello, incluida la posibilidad de ser transferidos a la entidad pública, interesada en desarrollar la actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental, en cuyo acuerdo de transferencia se deberán pactar las condiciones de entrega de los bienes, así mismo establecer los posibles mecanismos de compensación a la autoridad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, los cuales podrán consistir en otros bienes públicos que permitan la expansión de infraestructura de transporte de la Nación.

ARTÍCULO 29. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores verdes, además de lo establecido en el artículo 28 de la presente Ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo al tipo de actividad o servicio recreativo, cultural, deportivo, turístico y ambiental que se pretenda realizar y que no requiera aportes de la Nación.

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

ARTÍCULO 30. EXPLOTACIÓN COMERCIAL. Dentro de los corredores verdes se podrán desarrollar infraestructuras de tipo comercial como; servicios relacionados con turismo sostenible, restaurantes, hoteles, comercio, arrendamiento de bicicletas, centros de acondicionamiento, museos, siempre y cuando no afecten al desarrollo económico de la Región y se promueva el empleo directo a las comunidades aledañas al corredor.

CAPITULO IX

SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

ARTÍCULO 31. ESTRATEGIA AMBIENTAL. Los proyectos ferroviarios de importancia estratégica contarán con un régimen especial ambiental para el desarrollo y viabilidad del mismo, previo concepto de los Ministerio de Transporte y del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

ARTÍCULO 32. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES). El administrador de la infraestructura ferroviaria priorizará aquellos proyectos que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como la utilización o adquisición de equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 33. NORMAS DE TRANSICIÓN. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigencia de la presente Ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme a las normas que las sustentaron en su momento.

ARTÍCULO 34. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.