

TEXTO PROYECTO DE LEY FERROVIARIA

“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 FERROVIARIO EN LA RED FÉRREA NACIONAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES.”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES, PRINCIPIOS Y DEFINICIONES

ARTÍCULO 1. OBJETO. La presente Ley tiene por objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, establecer las condiciones para la planeación, estructuración y el desarrollo de su infraestructura, sistemas, equipos, entre otros, su ordenamiento institucional, la sostenibilidad ambiental, el régimen económico e incentivos de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos técnicos que promuevan la intermodalidad, interoperabilidad, eficiencia y seguridad .

Esta Ley será aplicable al servicio privado de transporte en la red férrea nacional, entendido este como, el que tiende a satisfacer necesidades de movilización de personas o cosas, dentro del ámbito de las actividades exclusivas de las personas naturales y/o jurídicas.

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. Articulación territorial.** Las autoridades territoriales deberán conocer y contribuir, en el ámbito de sus competencias, con aquellas acciones que favorezcan y garanticen el desarrollo ferroviario del país, la articulación entre la red férrea nacional y sus servicios asociados con otras redes que permitan su interoperabilidad. Por lo que las autoridades y entidades de orden nacional, regional y local de manera coordinada desarrollarán las herramientas de articulación necesarias para tal fin.
- b. Libertad de acceso y competencia:** El acceso a la red férrea nacional será, teniendo en cuenta los requisitos definidos en esta ley y en la normativa que se expida para su regulación, libre y abierto, para garantizar la libre competencia, la sostenibilidad, la seguridad, la objetividad, la transparencia y la no discriminación en la prestación del servicio público de transporte 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 competencia.

- c. Planeación e integración.** La planeación del transporte ferroviario a cargo de las autoridades y entidades públicas competentes implica que actúen de forma coordinada, atendiendo los principios de la función administrativa y orientada por una planificación, ejecución y operación de redes sistemática, armónica, técnica y coordinada, conducente a la integración e interoperabilidad de la red férrea nacional en escenarios de intermodalidad y de mejora en la eficiencia y calidad en la prestación del servicio.
- d. Prioridad de la red férrea nacional.** Los corredores ferroviarios y las vías de la red férrea nacional y los vehículos que transiten por estas, gozarán de prelación ante cualquier tipo de cruce operacional con otras infraestructuras de transporte o cuando se presenten cruces con otras vías de transporte ferroviario.
- e. Seguridad en la operación.** Todos los actores que intervengan en la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario en cualquiera de sus etapas deberán, en el marco de sus funciones y en cumplimiento de la normativa que se expida en materia de seguridad de la operación, de la infraestructura, los sistemas y equipos ferroviarios, garantizar los elementos que brinden condiciones de seguridad en la operación del modo y protección a los pasajeros y/o carga movilizada.
- f. Sostenibilidad ambiental.** Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario y su operación, deberán desarrollarse por medio de acciones innovadoras de eficiencia energética y tecnologías limpias, protegiendo la biodiversidad o implementando medidas de seguridad y preservación de la fauna y flora que se encuentra en los diferentes corredores ferroviarios, reconociendo las ventajas actuales del modo ferroviario frente a otros modos y promoviendo el ascenso tecnológico y transición progresiva hacia formas de movilidad de cero y bajas emisiones, 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. 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, los sistemas y equipos ferroviarios, y la operación del transporte ferroviario. Cuando corresponda a inversión de recursos del Presupuesto General de la Nación – PGN estará sujeta a las disponibilidades presupuestales y al Marco Fiscal de Mediano Plazo del sector transporte.

ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. Las disposiciones contenidas en la presente Ley son aplicables a la planeación, estructuración, diseño, construcción, mantenimiento, ampliación, recuperación, mejoramiento y rehabilitación de infraestructura perteneciente a la red férrea nacional, así como a su operación y la del material rodante; lo que incluye su gestión administrativa e institucional, la expedición de disposiciones y lineamientos tarifarios, económicos, de seguridad y regulatorios para el transporte ferroviario; y a todas aquellas actividades necesarias para la debida prestación del servicio, en concordancia con lo dispuesto en la normativa vigente para el sector ferroviario, nacional y supranacional esta última atendiendo la debida reciprocidad legislativa y de tratados internacionales; incluidas sus modificaciones, adiciones o sustituciones.

Las disposiciones contenidas en la presente ley regirán en el desarrollo de aquellas actividades relacionadas con este modo y los servicios ferroviarios que se realicen sobre la red férrea nacional o cuando se integren y conecten con la red férrea nacional, incluida la operación ferroviaria de carga, pasajeros y operación mixta de carácter urbano, interurbano y/o nacional que hagan uso de dicha infraestructura ferroviaria.

PARÁGRAFO 1. En las materias no reguladas en la presente ley se deberá dar aplicación a lo establecido en la Ley 105 de 1993, la Ley 336 de 1996, Ley 1682 de 2013, el Código de Comercio o las normas que las modifiquen, adicionen o sustituyan, y demás normas legales y reglamentarias sobre la materia, así como también las que establezca el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces para reglamentarla.

PARÁGRAFO 2. Lo dispuesto mediante la presente Ley no será aplicable al servicio de transporte público masivo de pasajeros por metro, metro ligero, tren ligero, tranvía y tren-tram, excepto cuando este tipo de sistemas se integren y/o conecten con la red férrea nacional.

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

- a. **Ancho de vía (Trocha):** Corresponde a la distancia entre los rieles medidos perpendicularmente en un plano a 5/8 de pulgada o 15,90 milímetros por debajo del tope de las cabezas de los rieles.
- b. **Capacidad ferroviaria.** La capacidad ferroviaria está determinada por el número máximo de trenes que pueden circular por un tramo del corredor ferroviario 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 y de control de tráfico, los períodos de mantenimiento, el plan de transportes adoptado y las características del material rodante, como la cantidad y el tipo de vagones, y definirá el potencial de la infraestructura ferroviaria para asignar y programar los surcos ferroviarios solicitados.
- c. **Centro de control de tráfico – CCT:** Corresponde al puesto centralizado con un sistema unificado de comunicaciones, que monitorea, dirige y gestiona la ocupación de la vía ferroviaria, la programación, prelación y circulación del material rodante, los servicios ferroviarios y toma las decisiones correspondientes, tanto en la circulación normal como en los casos de novedades y situaciones anormales, en un corredor delimitado de la red férrea nacional, a cargo de la entidad ejecutora o del gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional, según corresponda. Los CCT deberán ser interoperables de acuerdo con los estándares de información y protocolos técnicos definidos por el Ministerio de Transporte.
- d. **Corredor ferroviario.** Es la franja de terreno a cargo de la entidad titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional entre un par origen destino, en el que se encuentra el conjunto de infraestructura ferroviaria.
- e. **Entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional.** Entidad pública responsable de la estructuración y/o rehabilitación y/o construcción y/o mantenimiento y/o mejoramiento y/o administración y/o operación y/o ampliación y/o explotación y/o

conservación 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, celebración y ejecución de contratos, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas 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.

- f. **Entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional.** Entidad pública propietaria y/o que ostente la posesión de la red férrea nacional. De acuerdo con lo estipulado en los artículos 63 de la Ley 105 de 1993, 11 del Decreto 1791 de 2003 y 3 del Decreto 1292 de 2021 o las normas que los modifiquen, adicionen o sustituyan, el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, es la entidad titular de la infraestructura pública ferroviaria nacional.
- g. **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, incluida dentro del corredor ferroviario, en donde se prohíbe levantar cualquier tipo de construcción o intervención de infraestructura que pueda afectar la operación ferroviaria.
- h. **Gálibo ferroviario libre de obstáculos.** Contorno poligonal o área que debe quedar libre de obstáculos alrededor de la vía ferroviaria para la circulación segura de material rodante, en un corredor determinado, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante, las características geométricas y de operación de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa internacional y nacional que aplique.
- i. **Gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional.** Persona jurídica de derecho público o privado o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas responsables 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 y/o prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, de una(s) vía(s), corredor(es) férreo(s) y/o 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.
- j. **Habilitación:** Es la autorización que expide el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces a un operador para prestar el servicio público de transporte ferroviario, sea de carga o de pasajeros, de acuerdo con las condiciones señaladas en las normas vigentes y en el acto que la conceda.
- k. **Infraestructura ferroviaria nacional.** Es el conjunto de obras o estructuras de infraestructura, instalaciones, bienes muebles e inmuebles y bienes tangibles e intangibles, necesarias para prestar los servicios ferroviarios 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, vías férreas, rieles, traviesas, balasto, aparatos de vía, elementos de la superestructura ferroviaria, estructuras como muros, puentes, sistemas de drenaje, túneles, pasos a desnivel, 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, estaciones e instalaciones ferroviarias con

sus anexidades, necesarios para la seguridad de 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.

- l. Interoperabilidad ferroviaria:** Conjunto de mecanismos jurídicos y requisitos técnicos, tecnológicos y de seguridad de la infraestructura ferroviaria, el sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico, el material rodante, entre otros, que permitan el funcionamiento conjunto y la compatibilidad técnica, tecnológica y operativa entre los diferentes tramos, corredores u otras infraestructuras ferroviarias que conforman la red férrea nacional o se conecten con ella, y garanticen la capacidad de operación ferroviaria de manera coordinada, segura, eficiente e ininterrumpida.
- m. Instalaciones ferroviarias:** Es el conjunto de elementos compuesto por: estaciones, terminales, patios, cocheras, talleres, bodegas, depósitos, playas, apartaderos, muelles de carga, zonas de maniobras, edificios administrativos, andenes, taquillas, parqueaderos, predios anexos, entre otros; los cuales son utilizados para la prestación del servicio y la operación ferroviaria. Las instalaciones ferroviarias se constituyen en un punto esencial para la coordinación, armonización, integración, la intermodalidad y la oferta de servicios del transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto.
- n. 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.
- o. Operación ferroviaria:** Conjunto de actividades que deben adelantarse de forma coordinada y planificada para la optimización y seguridad del movimiento 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.
- p. Operador del servicio privado de transporte ferroviario.** Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas o persona integrada por capital público y privado, que presta el servicio privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, para lo cual debe contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto.
- q. Operador mixto del servicio público de transporte ferroviario.** Persona jurídica integrada por capital público y privado, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.
- r. Operador privado del servicio público de transporte ferroviario.** Persona jurídica de naturaleza privada o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas privadas legalmente constituidas, que presta un servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto,

y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.

- s. **Operador público del servicio público de transporte ferroviario.** Persona jurídica de naturaleza pública o estructuras plurales conformadas por personas jurídicas públicas, nacional o territorial, que presta el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto, sobre la red férrea nacional, que debe estar habilitada, contar con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, y con permiso de operación vigente otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces
- t. **Permiso de operación:** Autorización otorgada por la autoridad de transporte ferroviario competente para la prestación del servicio público de transporte público ferroviario, a una empresa ferroviaria habilitada y que cuente con asignación de surcos o capacidad ferroviaria por la autoridad competente para el efecto, para que esta pueda desarrollar las actividades objeto de tal autorización.
- u. **Prestación del servicio privado de transporte ferroviario en la red férrea nacional.** Es aquel que se presta por un operador privado para satisfacer necesidades propias de movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional con su propio material rodante, de conformidad con lo establecido en el artículo 5 de la Ley 336 de 1996.
- v. **Prestación privada del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional.** Es aquel que se presta por un operador privado o mixto del servicio público de transporte ferroviario, en virtud de un contrato celebrado entre este y uno o varios usuarios para la movilización de pasajeros y/o carga para recorrer total o parcialmente una o más rutas definidas en la red férrea nacional, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.
- w. **Prestación pública del servicio público de transporte ferroviario en la red férrea nacional.** Es aquel que presta un operador público del servicio público de transporte ferroviario, para satisfacer necesidades de transporte de pasajeros y/o carga a un demandante del servicio público de transporte ferroviario que requiera usar la red férrea nacional para el efecto, a cambio, usualmente, del pago de una tarifa o cobro económico por la prestación del servicio.
- x. **Red férrea nacional.** Conjunto de corredores férreos y nodos de transferencia, junto con sus anexidades, y demás elementos de la infraestructura ferroviaria nacional con vocación de interoperabilidad, a cargo de la Nación, afectos a la prestación del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en todo el territorio nacional, y que puede tener conectividad intermodal con otras infraestructuras de transporte, redes de carácter regional, departamental o municipal y/o con redes externas (aquellas de carácter internacional).
- y. **Reglamento de Operación de Trenes – ROT:** Es el conjunto de normas y procedimientos que debe seguirse para movilizar los trenes y demás material rodante que circulan por las vías ferroviarias, el cual se definirá por la entidad ejecutora o el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, de conformidad con la regulación técnica

en materia de infraestructura, transporte y tránsito que para tal efecto emita el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.

- z. Servicios ferroviarios:** Son aquellas actividades y acciones necesarias para la movilización de carga y/o pasajeros sobre la infraestructura ferroviaria nacional, incluyendo las actividades logísticas y de transferencia en los nodos, estaciones, terminales, entre otros, las relacionadas con la construcción, mantenimiento, mejoramiento, control u otras intervenciones de la infraestructura, así como las asociadas a componentes no tangibles que garanticen el acceso y uso de la infraestructura ferroviaria nacional como lo son el recaudo, integración del recaudo, tecnología, comunicaciones, entre otros.
- aa. Sistemas de comercio de emisiones – SCE (Bonos verdes):** Es un instrumento de mercado que le permite a los gobiernos reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Los SCE los han adoptados distintos países para avanzar en el cumplimiento de las metas de cambio climático y transformar sus economías hacia un desarrollo sostenible.
- bb. Sistema de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico:** Es el conjunto de elementos y componentes necesarios de señalización, enclavamientos, comunicaciones, tecnológicos, entre otros, destinados a garantizar que la operación ferroviaria se efectúe de forma segura y eficiente sobre la infraestructura ferroviaria; y que permita informar y regular el tránsito de peatones y de vehículos de todo tipo en el corredor ferroviario. Este debe realizar la coordinación y sincronización automática y centralizada de todos los aspectos de las señales, telecomunicaciones y controles de tráfico, que se encuentran en el corredor ferroviario y en los dispositivos remotos del material rodante.
- cc. Sistemas Inteligentes para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte (SIT):** son un conjunto de soluciones tecnológicas, informáticas y de telecomunicaciones que se encuentran en dispositivos portátiles o móviles, dispositivos a bordo o en equipos instalados en la infraestructura, diseñadas para apoyar la organización, eficiencia, seguridad, comodidad, accesibilidad y sostenibilidad de la infraestructura, el tránsito, el transporte y la movilidad en general.
- dd. Surco ferroviario:** Capacidad ferroviaria habilitada en un periodo dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional, otorgada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria en conjunto con el gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria según corresponda, para el ingreso y operación de un operador ferroviario público o privado, de acuerdo con el procedimiento definido por la normativa expedida para tal efecto, por la entidad competente.
- ee. Tarifa por uso de infraestructura ferroviaria.** Corresponde a aquella definida por el Ministerio de Transporte, hasta tanto entre en operación 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 con el objeto de cubrir los costos asociados al uso de dicha infraestructura.

ff. Transporte ferroviario de pasajeros: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para la movilización de personas, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

gg. Transporte ferroviario de carga: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, destinado a satisfacer las necesidades generales de movilización de cualquier clase de cosas, bienes o mercancías de un lugar a otro, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para esta modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

hh. Transporte Ferroviario Mixto: es aquel que se presta bajo la responsabilidad de un operador del servicio público o privado de transporte ferroviario legalmente constituido y autorizado en esta modalidad, es decir con habilitación, asignación de surcos ferroviarios y permiso de operación, según corresponda, para la movilización de pasajeros y/o carga sobre corredores ferroviarios compatibles para el transporte ferroviario de carga y de pasajeros, empleando material rodante debidamente homologado y diseñado para cada modalidad de transporte, para recorrer parcial o totalmente el corredor ferroviario autorizado.

TÍTULO II AUTORIDADES COMPETENTES

ARTÍCULO 5. 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 y la regulación técnica en materia de infraestructura, transporte y tránsito del modo férreo, incluidas las políticas en materia de fuentes de financiación.

Como cabeza del sector transporte, tiene dentro de sus funciones el seguimiento a los proyectos de ampliación de la cobertura, a partir de un análisis que con las demás entidades públicas del sector permita la priorización de este tipo de proyectos, con base en criterios de superación de brechas territoriales, superación de los problemas de conectividad, integración multimodal, además de los aspectos técnicos sobre movimientos origen – destino de las personas y la carga en el territorio; siendo los proyectos así priorizados incorporados en los diversos instrumentos de planeación como los planes de desarrollo nacional, el Plan de Infraestructura de Transporte, o los que hagan sus veces, que permitan su continuidad en el tiempo, a propósito de su necesaria inclusión y priorización.

Además, será el encargado de expedir la regulación técnica relacionada con la construcción, rehabilitación, mantenimiento y mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, así como la definición de las condiciones de seguridad y protección de la franja de seguridad obligatoria de la red férrea nacional, los requisitos y procedimiento para la asignación de surcos ferroviarios, los requisitos para los procesos de adquisición, homologación, habilitación y

especificaciones técnicas de material rodante, las condiciones de operación y seguridad ferroviaria, y demás regulación técnica en materia de infraestructura y operación ferroviaria que se requiera. Y 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 ferroviario y de la infraestructura de este modo.

ARTÍCULO 6. AUTORIDAD DE SEGURIDAD FERROVIARIA. En materia de infraestructura y servicios ferroviarios, la Agencia Nacional de Seguridad Vial – ANSV o quien haga sus veces, tendrá a su cargo, las funciones de generar lineamientos de seguridad vial ferroviaria, y las demás dispuestas en el artículo 9 de la Ley 1702 de 2013, adicionado por el artículo 177 de la Ley 2294 de 2023 y/o aquella que lo modifique, sustituya o adicione.

ARTÍCULO 7. 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 ferroviarios, el objeto de la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, es el encargado del 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 1079 de 2015 compilado en el artículo 1.2.1.7. en cita, el cual se desarrollará mediante la ejecución de las funciones señaladas en el artículo 6º ibidem.

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 8. UNIDAD DE PLANEACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE – UPIT. De conformidad con el artículo 66 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 ferroviarios la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, será la entidad competente para formular y evaluar planes, programas y los proyectos resultantes con un alcance máximo de prefactibilidad, y de realizar las recomendaciones de los requerimientos de infraestructura ferroviaria que integran la red férrea nacional, necesarios para garantizar la competitividad, conectividad y desarrollo en el territorio nacional.

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 9. 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 presente Ley, la Ley 105 de 1993, y el Decreto 1791 de 2003, o la norma que las modifiquen, adicionen o sustituyan, así como del material rodante de la Nación. Adicionalmente, el INVÍAS será la entidad encargada de conservar los predios y la administración de las vías férreas inactivas que tenga a su cargo, así como la Entidad Ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional de los corredores ferroviarios de la Red Férrea Nacional que no estén a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura o quien haga sus veces.

ARTÍCULO 10. AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA. La Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o quien haga sus veces, será la entidad ejecutora y/o administradora de aquellos corredores ferroviarios de la red férrea nacional que sean priorizados por el Gobierno Nacional. Como entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, está facultada para celebrar cualquier tipo de contrato estatal, entre otros, de concesión y/o asociaciones público-privadas y/o de obra y/o de administración, conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya, con el fin de garantizar entre otras, la debida administración, operación, construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento, vigilancia y/o las condiciones de seguridad de los corredores ferroviarios a su cargo, y/o la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 11. INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y CONTROL Las funciones de inspección, vigilancia y control en materia de transporte, tránsito e infraestructura, equipos y sistemas ferroviarios está a cargo de la Superintendencia de Transporte, de conformidad con la normativa vigente.

TÍTULO III

DISPOSICIONES EN MATERIA DE POLÍTICAS, PROYECTOS Y PLANEACIÓN DEL MODO FÉRREO

ARTÍCULO 12. INVENTARIO PREDIAL Y DIAGNÓSTICO DE LA RED FÉRREA NACIONAL. La entidad ejecutora y/o administradora de la infraestructura ferroviaria y del corredor ferroviario, en coordinación con la entidad titular de la infraestructura ferroviaria, deberá adelantar el inventario predial de la red férrea nacional y anexidades bajo su titularidad, que incluya un diagnóstico de sus características y condiciones físicas, financieras, jurídicas y demás, y que sirva como insumo para definiciones de política pública de las autoridades competentes para el desarrollo del modo ferroviario.

ARTÍCULO 13. PLANEACIÓN Y PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS FERROVIARIOS. En articulación con el Ministerio de Transporte y de conformidad con la Ley, las políticas y directrices de mediano y largo plazo existentes, la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT, a partir de los análisis que adelante, incluirá en el Plan de Infraestructura de Transporte a su cargo, la priorización de proyectos, corredores, e infraestructuras ferroviarias a implementar en el corto, mediano y largo plazo para consolidar una red férrea nacional interconectada, complementaria e intermodal, con una operación ferroviaria interoperable, eficiente y segura. Los análisis y estudios que se adelanten en el marco de la planeación y priorización de proyectos ferroviarios deben contemplar todos los corredores férreos nacionales activos e inactivos y las regiones con mayores índices de pobreza que se encuentran priorizadas con proyectos productivos, agrícolas, industriales y turísticos con potencial vocación ferroviaria.

PARÁGRAFO. El resultado de esta priorización y portafolio de proyectos será informado a la Comisión Intersectorial para los Proyectos de Infraestructura de Transporte y/o a las demás instancias nacionales interesadas, como las Comisiones Sextas de Senado y Cámara del Congreso de la República para su seguimiento.

ARTÍCULO 14. PROYECTOS PÚBLICOS O PRIVADOS DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del

servicio público y/o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial, deberán cumplir con la normativa y estándares que se establezcan por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces en materia de seguridad, operaciones, especificaciones técnicas de diseño, construcción, rehabilitación y mantenimiento y por la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte o quien haga sus veces, respecto de los aspectos tarifarios, según aplique. Cuando la normatividad y estándares técnicos no estén regulados o adoptados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, deberán desarrollarse bajo los estándares y normas técnicas ferroviarias internacionales vigentes, según corresponda.

ARTÍCULO 15. PLAZO MÁXIMO DE CONTRATOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA. Se modifica el numeral 6.1 y se adiciona el numeral 6.2 al artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará de la siguiente manera:

“ARTÍCULO 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.

6.1 Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.

6.2 Sin perjuicio de lo dispuesto en este artículo, el plazo de los contratos para la ejecución para proyectos de asociación público privada del modo ferroviario, tendrán un plazo máximo de sesenta años (60), incluidas prórrogas; de requerirse un tiempo mayor al estipulado en el presente numeral, será aplicable lo dispuesto en el numeral 6.1.”

ARTICULO 16. DECLARATORIA DE IMPORTANCIA ESTRATÉGICA. Los proyectos de infraestructura de transporte ferroviario sobre la red férrea nacional o con conexión a esta, serán declarados proyectos de interés nacional y estratégicos – PINES-, cuando se cumpla con lo dispuesto en el Decreto 2163 de 2018 *"Por la cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte"* modificado por el Decreto 2249 de 2023 *"Por la cual se crea una Comisión Intersectorial para los proyectos de infraestructura de transporte"*, se crean unos Comités Intersectoriales de apoyo a la Comisión Intersectorial para los proyectos de Infraestructura de Transporte y se modifica el artículo 1.1.3.7., del Decreto número 1079 de 2015”o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.

En el caso que un proyecto ferroviario, en su estructuración, prevea como parte de sus fuentes de financiación gastos de inversión con cargo a vigencias futuras, deberá agotarse integralmente, para el efecto el procedimiento y directrices contenidas en el artículo 10 de la Ley 819 de 2003, así como lo dispuesto en el Decreto 2767 de 2012 o las disposiciones que lo desarrollen, modifiquen, sustituyan, deroguen o adicionen.

ARTÍCULO 17. RED FÉRREA NACIONAL A CARGO DE ENTIDADES TERRITORIALES. Las entidades territoriales podrán solicitar ante la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional, de acuerdo con la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte y el Plan Maestro Ferroviario del Gobierno Nacional, ser

entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria nacional o entidades titulares de la infraestructura ferroviaria nacional para estructurar, ejecutar y administrar proyectos ferroviarios de carga, pasajeros o mixto regionales o locales sobre la red férrea nacional. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, regulará lo relacionado con el procedimiento, términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos, de la administración, entrega y/o cesión temporal o definitiva de tramos o corredores de la red férrea nacional por parte de la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional a las entidades territoriales solicitantes.

Parágrafo. Previo pronunciamiento sobre la solicitud de la entidad territorial, la entidad titular de la infraestructura ferroviaria nacional deberá solicitar concepto al Ministerio de Transporte, la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, y la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.

ARTÍCULO 18. INCIDENCIA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA SOBRE EL ORDENAMIENTO TERRITORIAL. La infraestructura ferroviaria existente y/o futura que conforme la red férrea nacional será declarada como determinante de ordenamiento territorial nivel 4, en los términos y con los efectos señalados en el artículo 10 de la Ley 388 de 1997, modificado por el artículo 32 de la Ley 2294 de 2023 y las normas que lo modifiquen, sustituyan o adicionen, lo que implica establecer el área de la infraestructura objeto de la declaratoria, que puede incluir áreas aferentes y estratégicas para el desarrollo del proyecto, así como un régimen de usos para el ámbito declarado, que garanticen y consoliden dicha operación, las actividades conexas y estratégicas para el desarrollo del proyecto, y que no impidan o perturben la prestación del servicio de transporte férreo.

ARTICULO 19. INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL OBJETO DE DECLARATORIAS COMO BIENES DE INTERES CULTURAL. Todos aquellos elementos o componentes que actualmente o en el futuro sean objeto de declaratorias como bienes de interés cultural – BIC, del orden nacional departamental, municipal o distrital, y que sean parte de la infraestructura ferroviaria nacional en operación o por activarse y/o en todo caso hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno Nacional, podrán ser objeto, de intervenciones asociadas a su ampliación, adecuación, reforzamiento, o ejecución de reparaciones locativas, que si bien deberán propender por mantener sus valores y características patrimoniales, no podrán impedir dichas intervenciones, independiente del nivel que a ellos les sea asignado, con el fin de permitir la operación y prestación del servicio de transporte ferroviario de manera segura y eficiente. Lo anterior, sin perjuicio que se deba agotar el régimen de autorizaciones y licenciamientos previstos en el marco jurídico vigente para el efecto.

En el evento en que uno o alguno de los elementos o componentes de la infraestructura ferroviaria nacional sean excluidos del Plan de Infraestructura de Transporte o de la priorización de proyectos de la Red Férrea Nacional del Gobierno Nacional 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 elementos (corredores, inmuebles, etc.) 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 40 y 41 de la presente Ley.

ARTÍCULO 20. PROGRAMA DE FORMACIÓN PARA EL DESARROLLO DE COMPETENCIAS Y CUALIFICACIONES EN PROYECTOS FERROVIARIOS. El Ministerio de Transporte, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Trabajo, en coordinación con las distintas instituciones públicas o privadas debidamente avaladas o mediante organismos de cooperación internacional, promoverán los programas de formación, para desarrollar competencias, conocimientos y habilidades en el modo ferroviario; lo anterior, a través de los mecanismos dispuestos desde el Sistema Nacional de Cualificaciones para establecer, políticas, programas, instrumentos, componentes y procesos referentes para la educación y la formación del capital humano requerido en los ámbitos público, privado, académico y civil para alinear la educación y formación a las exigencias para el desarrollo y sostenibilidad del modo férreo, sus servicios conexos e industria y a las necesidades sociales en el país, con el fin de favorecer el cierre de brechas y la cualificación profesional del sector ferroviario bajo principios de enfoque diferencial y equidad de género enmarcado en los mejores estándares de calidad y seguridad, y así mejorar la capacidad institucional, la competitividad empresarial, la productividad laboral, la pertinencia de la oferta educativa y formativa, el empleo y bienestar de los trabajadores de este sector.

TÍTULO IV DISPOSICIONES TÉCNICAS DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

ARTÍCULO 21. 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 como regla general, 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 de desarrollo por su cuenta y riesgo a los interesados; los estudios y diseños señalados deberán cumplir lo dispuesto por la autoridad competente.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, definirá la normatividad aplicable a los pasos a nivel sobre la red férrea Nacional.

PARÁGRAFO 2. El gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria nacional controlarán la prestación del servicio de monitoreo, 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.

ARTÍCULO 22. CONEXIÓN A LA RED FÉRREA NACIONAL. Cuando se requiera la conexión entre la infraestructura de uno o más corredores ferroviarios, otras infraestructuras ferroviarias o zonas de servicios ferroviarios con la red férrea nacional, en la etapa de preinversión o estructuración del proyecto a conectarse deberán definirse los mecanismos jurídicos y las condiciones técnicas y operativas que permitan una coordinación e integración eficiente, armónica, técnica y concertada, con el fin de garantizar condiciones de interoperabilidad e intermodalidad y la operación segura y eficiente en dichos corredores, de acuerdo con lo definido por la normatividad que el Ministerio de Transporte expedida para tal efecto, y las demás normas técnicas y de seguridad aplicables.

ARTÍCULO 23. ANCHO DE VÍA. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte - UPIT, las entidades titular y ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, evaluarán cada uno de los corredores ferroviarios de la red férrea nacional, en términos de infraestructura, carga movilizada, tecnología, seguridad, compatibilidad e interoperabilidad, para así determinar y definir el ancho de vía férrea requerido de los dispuestos en la normativa internacional, que sea único y compatible para toda la red férrea nacional.

Con los resultados de esta evaluación, estas entidades determinarán la priorización, condiciones, temporalidades y fases de la implementación en la infraestructura ferroviaria nacional para la migración de trocha yárdica (914mm), cuando ello aplique, al ancho de vía férrea definido según los resultados de la evaluación mencionada, en los corredores que haya lugar; y el desarrollo de cambiadores de ancho variable, variantes, segunda vía en trocha dual, u otros tipos de infraestructura ferroviaria y de servicio para garantizar la interoperabilidad de los corredores ferroviarios, infraestructuras logísticas, estaciones de pasajeros, puertos y/o aeropuertos, etc. En caso de que el corredor en evaluación se encuentre en operación, se debe garantizar que dicha operación no se vea restringida con la migración de la trocha.

Los contratos que se presenten en estructuración desde la etapa de 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 al ancho de vía férrea definido de los dispuestos en la normativa internacional, según los resultados de la evaluación mencionada, para efectos de migración gradual y progresiva, podrá con el sustento técnico respectivo, solicitar la construcción en trocha yárdica (914mm) o dual, no obstante, el diseño altimétrico, planimétrico, de gálibos de paso y aparatos de vía, como cambiavías, deben ser diseñados a alguno de los anchos dispuestos en la normativa internacional.

ARTÍCULO 24. FRANJA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN OBLIGATORIA. Los criterios y metodología para definir dicha franja que permita la operación ferroviaria segura y eficiente, y preserve la integridad de los corredores ferroviarios que conformen la red férrea nacional, serán establecidos por medio de los lineamientos o reglamentaciones técnicas adoptados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, con apoyo técnico de la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías en el marco de sus respectivas competencias, que en todo caso implicará tener en cuenta criterios técnicos y particularidades de la infraestructura ferroviaria, operación y/o entorno de cada corredor y deberá ser adoptado para cada uno de ellos y/o sus segmentos, de forma específica.

ARTÍCULO 25. CAPACIDAD FERROVIARIA. La entidad ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria Nacional deberá determinar y mantener actualizada y pública la información de capacidad ferroviaria disponible de todos los corredores o tramos que cuenten con operación ferroviaria en la red férrea nacional con el fin de garantizar la adecuada y eficiente asignación de esta, teniendo en cuenta las políticas, reglamentaciones y recomendaciones técnicas que las autoridades con competencia para el efecto emitan.

ARTÍCULO 26. GÁLIBO FERROVIARIO LIBRE DE OBSTÁCULOS. 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 gálibo ferroviario libre de obstáculos que estas mismas determinen para cada uno de los corredores, teniendo en cuenta dimensiones de material rodante las características geométricas de la vía férrea y demás requerimientos de la normativa nacional e internacional que aplique.

ARTÍCULO 27. ZONAS DE SERVICIOS FERROVIARIOS. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional en conjunto con la entidad ejecutora se encargarán de definir, delimitar y garantizar en la estructuración, construcción y operación de cada corredor, las zonas donde se prestarán los servicios ferroviarios definidos en los términos del literal z del artículo 4 de la presente Ley, para garantizar alrededor de la infraestructura ferroviaria nacional la realización de actividades conexas o complementarias de la operación del corredor y/o actividades logísticas de carga y pasajeros que faciliten la intermodalidad.

Esto debe ser articulado con las determinantes de ordenamiento territorial vigentes o en desarrollo por municipio, departamento, área metropolitana, así como con los lineamientos y recomendaciones realizadas por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT.

PARÁGRAFO 1. Dentro de estas zonas de servicio ferroviarios, se debe garantizar la interoperabilidad e intermodalidad, debiéndose articular para el efecto los actores asociados a la prestación del servicio.

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 de conformidad con lo que determine el proyecto de delimitación y utilización de espacios ferroviarios y el ordenamiento territorial correspondiente.

PARÁGRAFO 3. Los prestadores u operadores de zonas de servicio ferroviario de iniciativa y beneficio privado deberán articularse con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, teniendo en cuenta los instrumentos de ordenamiento territorial y/o aquellos de mayor jerarquía que apliquen en la zona de intervención, de acuerdo con la normativa que se expida para las conexiones con la red férrea nacional, como se referencia en el artículo 22 de la presente ley.

ARTÍCULO 28. SERVICIOS SIT O DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE. El Ministerio de Transporte y/o quien este designe será el encargado de establecer los requisitos mínimos de los servicios asociados a los sistemas inteligentes de transporte – SIT y sus escenarios de interoperabilidad e intermodalidad incluida la articulación de los sistemas de señalización, telecomunicaciones y de control de tráfico ferroviario con el Sistema Inteligente Nacional para la Infraestructura, el Tránsito y el Transporte – SINITT, y demás definidos en el Plan Maestro de Sistemas Inteligentes de Infraestructura, Tránsito y Transporte, 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.

TÍTULO V
TRANSPORTE FERROVIARIO DE CARGA, PASAJEROS Y MIXTO

CAPÍTULO I

Prestación del servicio público y privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto

ARTÍCULO 29. PRESTACIÓN DEL SERVICIO. Para la prestación pública o privada del servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto sobre la red férrea nacional será necesario obtener previamente la correspondiente habilitación como operador de transporte público ferroviario, la adjudicación de capacidad ferroviaria a través de la asignación de surcos ferroviarios otorgados por la autoridad competente, y el permiso de operación vigente, de conformidad con lo señalado en la presente ley, y con las condiciones y términos que establezca el Ministerio de Transporte para estos procedimientos.

El permiso de operación para prestar el servicio público de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto será otorgado por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, de acuerdo con el procedimiento y las condiciones que para el efecto éste establezca, previa solicitud del interesado. Este permiso es revocable e intransferible y obliga al beneficiario a cumplir de manera permanente bajo las condiciones en él establecidas, y por lo tanto es susceptible de ser suspendido y/o revocado por el Ministerio de Transporte cuando la Superintendencia de Transporte, previo el cumplimiento del debido proceso, le notifique sobre el incumplimiento grave de las obligaciones legales o reglamentarias del operador público, privado o mixto del servicio público 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 normativa 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, según corresponda.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte establecerá las condiciones para la habilitación de los operadores públicos o privados del servicio público 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 normativa 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 para ello por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces.

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 de que se presenten obstaculizaciones en vía férrea, la autoridad competente tomará las medidas legales para la recuperación de la prestación del servicio.

PARÁGRAFO 5. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, en conjunto con la Agencia Nacional de Seguridad Vial, definirá los lineamientos para que los operadores de transporte ferroviario y los gestores o administradores ferroviarios cuenten con un Sistema de Gestión de la Seguridad Ferroviaria, como requisito para la expedición del permiso de operación.

PARÁGRAFO 6. En caso de que el solicitante que pretenda acceder a la red férrea nacional sea un prestador de servicio privado de transporte Ferroviario, no se le exigirá contar con habilitación ni el posterior permiso de operación, solamente la asignación de surcos ferroviarios de acuerdo con la normativa expedida para tal efecto por el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 30. DERECHOS DE LOS USUARIOS. Los usuarios tendrán derecho al uso de los servicios públicos 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 los reglamentos de operación, en la habilitación y en los permisos de operación.

ARTÍCULO 31. SISTEMA DE INFORMACIÓN PÚBLICA. Los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional y los operadores ferroviarios, en conjunto con la entidad ejecutora, se encargarán de diseñar, operar y sostener un sistema adecuado de información para la comunidad para cada corredor ferroviario en operación, que cubra los diversos aspectos operativos, de prevención y seguridad, de manejo de riesgos, de derechos y deberes, entre otros.

CAPÍTULO II

Acceso a la Red Férrea Nacional

ARTÍCULO 32. PRINCIPIOS DE ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. El acceso a los corredores ferroviarios de la red Férrea Nacional se regirá por los principios constitucionales y legales en materia de libre competencia, acceso universal, prestación eficiente del servicio, cobertura para atender la totalidad de la demanda y, particularmente a los siguientes:

- a) **Buena fe:** Las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, los terceros solicitantes y usuarios deberán actuar de buena fe en la aplicación y cumplimiento de la Ley y los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso a la Red Férrea Nacional.
- b) **Celeridad:** De acuerdo con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso, las Entidades Ejecutoras, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional deberán implementarlos con premura para facilitar el acceso a los corredores ferroviarios que le sean otorgados.
- c) **Eficiencia:** Las Entidades Ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional administrarán y operarán, según corresponda, los corredores ferroviarios y su capacidad ferroviaria de manera técnica, segura y eficiente.

- d) **Libre competencia:** Asegurarse de que las disposiciones de libre competencia se cumplan.
- e) **Neutralidad:** Cada operador ferroviario tendrá derecho, tal y como sea regulado por las autoridades respectivas, al mismo tratamiento tarifario que cualquier otro usuario en condiciones objetivas equivalentes.
- f) **No discriminación:** Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso se aplicarán de manera no discriminatoria a todos los terceros solicitantes en condiciones objetivas y equivalentes según su situación.
- g) **Primero en el tiempo, primero en el derecho:** Se asignará los surcos ferroviarios de la capacidad ferroviaria disponible a las solicitudes por parte de terceros en el mismo orden en que fueron presentadas, siempre y cuando estas cumplan con los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso.
- h) **Transparencia:** Los requisitos y procedimientos que se establezcan por las autoridades competentes para otorgar el acceso deben ser explícitos y en su totalidad de carácter público para todos los solicitantes, operadores ferroviarios y terceros.

ARTÍCULO 33. ACCESO A LA RED FÉRREA NACIONAL. Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional, cuando aplique, deberán permitir el acceso y la operación de los operadores ferroviarios autorizados por la autoridad competente, para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto sobre un tramo, corredor o la totalidad de la red férrea nacional, según corresponda, sin más requisitos que los establecidos en esta Ley y en la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.

PARÁGRAFO. En la red férrea nacional podrán existir tramos o corredores ferroviarios, cuando proceda y sea definido por la entidad ejecutora, con requisitos específicos de acceso que deberán estar señalados en los contratos de concesión y/o de obra y/o de administración del corredor ferroviario celebrados con la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional, que serán de carácter vinculante para el gestor o administrador, los operadores ferroviarios y los solicitantes de acceso a dicha infraestructura ferroviaria nacional. Para esto, se podrán definir e implementar políticas de acceso para un tramo o corredor ferroviario, siempre que estas cumplan los principios de acceso establecidos en el artículo 32 de esta ley y la normativa que el Ministerio de Transporte expedida para la asignación de surcos ferroviarios o capacidad en la red férrea nacional.

CAPÍTULO III

Material rodante y tripulantes

ARTÍCULO 34. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS Y REGISTRO DE TRENES. Los operadores públicos, privados o mixtos del servicio público y privado de transporte ferroviario deberán prestarlo con material rodante y equipos ferroviarios debidamente homologados y 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 y/o quien haga sus veces.

PARÁGRAFO 1. Las especificaciones técnicas del material rodante para el transporte ferroviario serán validadas por el Ministerio de Transporte y/o quien este determine, de conformidad con la regulación que para tal efecto se expida.

PARÁGRAFO 2. Las especificaciones técnicas del material rodante deben contemplar los tipos de propulsión, la vida útil y posibles repotenciaciones del material rodante existente, y la progresiva transición de material rodante existente o nuevo a tecnologías limpias, de cero y bajas emisiones como gas, hidrógeno renovable, electricidad u otras.

PARÁGRAFO 3. Todos los equipos ferroviarios que circulen en el territorio nacional sobre la Red Férrea de la Nación o que se conecten a ellas, contarán con una licencia de matrícula y número 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, antigüedad y homologación o certificación del equipo.

PARÁGRAFO 4. Los equipos ferroviarios y/o material rodante debe contar con un sistema para atención temprana de emergencias y un sistema de coordinación con organismos de emergencia territoriales y nacionales.

TÍTULO VI DISPOSICIONES ECÓNOMICAS, TARIFARIAS E INCENTIVOS DEL MODO FÉRREO

CAPÍTULO I Régimen tarifario y económico

ARTÍCULO 35. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tarifa por uso de infraestructura de la Red Férrea Nacional se seguirán las siguientes reglas:

a.- Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT entre en funcionamiento; atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga y/o pasajeros 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 del servicio público o privado 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.

De acuerdo con los lineamientos de esta Ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, establecerá las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante en la Red Férrea Nacional, con base en la cual, la Entidad Ejecutora de la infraestructura ferroviaria nacional cobrará a los operadores del servicio público o privado 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 en la Red Férrea Nacional 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 36. RÉGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO. Los operadores públicos o privados del servicio público de transporte ferroviario tendrán el siguiente régimen de libertad en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga, pasajeros o mixto:

a.- Desde el momento mismo de la expedición de la presente Ley y como regla general, la libertad en la fijación de la tarifa será vigilada, esto es, los operadores públicos o privados deberán reportar como mínimo semestralmente a la Superintendencia de Transporte y a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, las tarifas que imponen de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante y que cada entidad en el ejercicio de sus competencias pueda tomar las medidas a que haya lugar.

b.- En todo caso le corresponderá a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, proceder a la regulación de la tarifa, solo en caso de requerirse, a partir de la evaluación de los reportes periódicos de los operadores, aunados a estudios de mercado, que lleven a dicha regulación, siempre que con ello se busque generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios.

ARTÍCULO 37. DESTINACIÓN DE LAS CONTRAPRESTACIONES DERIVADAS DEL USO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA NACIONAL. Las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea de la Red Férrea Nacional, sus anexidades y alquiler de equipos, no podrán destinarse por la Entidades Ejecutoras de la Infraestructura Ferroviaria Nacional, a modos diferentes del ferroviario, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, mejoramiento, rehabilitación, operación, adquisición, reparación mantenimiento y/o administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permitan el desarrollo y consolidación de la Red Férrea Nacional intermodal, interoperable y complementaria. En todo caso, del total de la contraprestación recibida máximo el 15% será destinado al funcionamiento de la Entidad Ejecutora de la

Infraestructura Ferroviaria Nacional y máximo el 5% a la Agencia Nacional de Seguridad Vial para la ejecución de funciones que, en el marco de su competencia, tengan que ver con el modo ferroviario.

Con fundamento en los ejercicios de planeación del modo ferroviario adelantados 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.

CAPÍTULO II

Incentivos al desarrollo del modo férreo

ARTÍCULO 38. EXENCIÓN DE LA SOBRETASA AL ACPM. Adiciónese un inciso al párrafo del 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. Para todos los efectos de la presente ley se entiende por ACPM, el aceite combustible para motor, el diesel marino o fluvial, el marine diesel, el gas oil, intersol, diesel número 2, electrocombustible o cualquier destilado medio y/o aceites vinculantes, que por sus propiedades físico químicas al igual que por sus desempeños en motores de altas revoluciones, puedan ser usados como combustible automotor. Se exceptúan aquellos utilizados para generación eléctrica en Zonas No interconectadas, el turbocombustible de aviación y las mezclas del tipo IFO utilizadas para el funcionamiento de grandes naves marítimas.

Los combustibles utilizados en actividades de pesca y/o cabotaje en las costas colombianas y en las actividades marítimas desarrolladas por la Armada Nacional, propias del cuerpo de guardacostas, contempladas en el Decreto 1874 de 1979, estarán exentas de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de reglamentación por el Gobierno.

Igualmente, para todos los efectos de la presente ley, se entiende por gasolina, la gasolina corriente, la gasolina extra, la nafta o cualquier otro combustible o líquido derivado del petróleo, que se pueda utilizar como carburante en motores de combustión interna diseñados para ser utilizados con gasolina. Se exceptúan las gasolinas del tipo 100/130 utilizadas en aeronaves.

El ACPM utilizado en actividades de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto en la Red Férrea Nacional que cumplan con los límites de emisión y consumo de combustible que establezca la reglamentación, que al efecto elaboré el Gobierno Nacional – Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Minas y Energía y Ministerio de Transporte, estará exento de sobretasa. Para el control de esta operación, se establecerán cupos estrictos de consumo y su manejo será objeto de la reglamentación a la que aquí se hace referencia.”

ARTÍCULO 39. INCENTIVOS TRIBUTARIOS Y CONTABLES EXISTENTES, APLICABLES A LA OPERACIÓN FÉRREA. En el marco de las actividades asociadas a la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, la búsqueda de optimizar las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, y la promoción de la intermodalidad, interoperabilidad y ascenso tecnológico se podrán usar todos los incentivos tributarios previstos en el marco jurídico vigente, en especial los previstos en el Decreto 624 de 1989 “Por el cual se expide el Estatuto Tributario de los impuestos administrados por la Dirección General de Impuestos Nacionales.” y sus modificaciones o adiciones en los estrictos términos allí consignados, siendo entre otros incentivos, los siguientes:

a.- El descuento para inversiones realizadas en control, conservación y mejoramiento del medio ambiente, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 255 del estatuto tributario y sus modificaciones, y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.

b.- El descuento del impuesto sobre la renta, del IVA pagado por la adquisición, construcción o formación e importación de activos fijos reales productivos, incluyendo el asociado a los servicios necesarios para ponerlos en condiciones de utilización, respecto de los operadores férreos responsables de impuesto sobre las ventas, siempre que se pueda demostrar que las actividades férreas se encuentran en el supuesto fáctico previsto en el artículo 258-1 del estatuto tributario y se cumpla integralmente con la reglamentación para acceder a dicho descuento.

PARÁGRAFO. Siempre que en el estricto marco de la prestación del servicio de transporte ferroviario de carga, pasajeros y mixto en la red férrea nacional, las actividades desarrolladas por los operadores puedan considerarse hacen parte del objeto y campo de aplicación de la Ley 1715 de 2014 “por medio de la cual se regula la integración de las energías renovables no convencionales al Sistema Energético Nacional.”, previstos en los artículos 1º y 3º, respectivamente, se podrá solicitar el acceso al régimen de incentivos tributarios y contables previstos en los artículos 11 a 14-1 de dicha Ley y sus modificaciones, siempre que se dé estricto cumplimiento a los supuestos fácticos para acceder a dichos beneficios en los artículos citados y su reglamentación.

TÍTULO VII

DISPOSICIONES PARA CORREDORES Y VÍAS FERROVIARIAS DESHABILITADAS O EN DESUSO

ARTÍCULO 40. CORREDORES FERROVIARIOS PARA USOS ALTERNATIVOS. Conforme a la priorización de proyectos ferroviarios que hagan parte del Plan de Infraestructura de Transporte del Gobierno 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, debidamente avalados por el Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, que garanticen que el corredor de interés no está contemplado como corredor ferroviario a activarse y de importancia para la Nación en un horizonte de al menos 10 años.

En todo caso el Ministerio de Transporte declarará por medio de una comunicación oficial, que el corredor al que se ha otorgado permiso para usos alternativos, no se contemplará dentro del plan de reactivación y desarrollo de la infraestructura ferroviaria nacional para el servicio público de transporte de carga, pasajeros o mixto en el horizonte de tiempo mínimo previsto en este artículo.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte y/o quien haga sus veces, con apoyo de la Entidad Titular de la Infraestructura Ferroviaria Nacional regulará los términos, condiciones, compensaciones, entre otros aspectos para este tipo de procedimientos y definirá los criterios mínimos para determinar los tramos férreos de la Red Ferroviaria Nacional que puedan ser destinados como corredores para usos alternativos y las condiciones para ello, en todo caso, se debe garantizar que no se realizarán intervenciones que sean irreversibles y afecten la integridad de la infraestructura ferroviaria del corredor destinado para este fin, de cara a una eventual reactivación del corredor para fines de servicio público de transporte ferroviario.

ARTÍCULO 41. OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CORREDORES PARA USOS ALTERNATIVOS. La entidad titular de la infraestructura ferroviaria que quiera desarrollar corredores para usos alternativos, además de lo establecido en el artículo 40 de la presente Ley, deberá garantizar la operación y el mantenimiento adecuado, de acuerdo con el 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 para 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 42. EXPLOTACIÓN COMERCIAL. Dentro de los corredores ferroviarios para usos alternativos 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.

TÍTULO VIII SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DEL MODO FÉRREO

ARTÍCULO 43. ESTRATEGIA AMBIENTAL. Los proyectos con los que se desarrolle infraestructura ferroviaria para la prestación del servicio público o privado de transporte ferroviario de carga, pasajeros o mixto nacional o territorial deberán estructurarse, ejecutarse y operarse, a partir de la definición de las acciones y especificaciones que, de conformidad

con el marco jurídico y técnico ambiental vigente, deban realizarse en las diferentes fases de cada proyecto.

En todo caso, le corresponderá al Ministerio de Transporte y al Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, definir un marco normativo ambiental para la viabilidad, desarrollo y operación de los proyectos de infraestructura ferroviaria pública o privada que permita contar con un modo ferroviario sostenible, seguro y eficiente.

Este marco normativo ambiental deberá de establecer, entre otras cosas, un procedimiento que garantice la participación de las poblaciones a afectar, sin perjuicio de la consulta previa a los grupos étnicamente diferenciados.

El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible deberá reglamentar la medición de contaminación generada por ruido y vibración en las áreas de influencia de las vías férreas y que podrían llegar a generar afectaciones en la salud de los habitantes y de estabilidad en la infraestructura de las edificaciones aledañas, estableciendo los niveles máximos permitidos para la contaminación generada por ruido y vibración durante la operación ferroviaria. Adicionalmente, se deben prever las acciones que se implementaran para mitigar y/o solucionar las posibles afectaciones que se lleguen a presentar en la infraestructura aledaña a los corredores ferroviarios.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte junto con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte y en articulación con el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible definirán a partir de un análisis técnico, financiero, social y ambiental que se realice para el efecto en el modo férreo, un porcentaje mínimo que debe destinarse del presupuesto de inversión de los proyectos ferroviarios para la mitigación del impacto ambiental generado por el proyecto, cuando estos existan, en territorios de comunidades étnicas (afrocolombianos e indígenas), el cual deberá ser adicional a aquellos exigidos en los instrumentos de manejo y control ambiental de los proyectos, de acuerdo a la normatividad ambiental vigente. La entidad ejecutora estructuradora del proyecto ferroviario a partir del porcentaje mínimo definido por el Gobierno Nacional, determinará el valor del presupuesto de inversión a destinarse para la mitigación de los impactos ambientales que se identifiquen y definan en el proyecto y las compensaciones a que haya lugar y que sean definidas con la autoridad ambiental, que corresponda.

ARTÍCULO 44. SISTEMA DE COMERCIO DE EMISIONES (BONOS VERDES). Las entidades ejecutoras y los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional priorizará aquellos proyectos en la red férrea nacional o que se conecten a esta, que a través de mecanismo de comercio de emisiones promuevan el desarrollo de infraestructuras, así como aquellos que, prevean la utilización o adquisición de tecnologías, equipos y material rodante de bajas o cero emisiones, que garanticen la seguridad y una adecuada operación del servicio de transporte ferroviario.

TÍTULO IX DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 45. NORMAS DE TRANSICIÓN. Los trámites iniciados con anterioridad a la publicación y entrada en vigor de la presente Ley, incluyendo los proyectos que ya iniciaron su

etapa de estructuración, podrán continuar desarrollándose conforme con las normas que las sustentaron en su momento.

ARTÍCULO 46. VIGENCIA. La presente Ley rige a partir de su promulgación y deroga las Leyes 6 de 1920, el Decreto Legislativo 1075 de 1954 (Ley 141 de 1961) y la Ley 146 de 1963, así como las demás disposiciones que le sean contrarias.

BORRADOR