

ARTÍCULO 91. BIENES INMUEBLES FISCALES. Los bienes inmuebles fiscales de propiedad de entidades públicas del orden nacional y territorial podrán utilizarse como medio de pago, garantía o fuente de financiación para adelantar la formulación, estructuración y ejecución de proyectos inmobiliarios que tengan como propósito o consecuencia resolver necesidades en materia de infraestructura para sedes administrativas, o misionales de entidades públicas, incluyendo instalaciones militares y carcelarias, así como de defensa y seguridad del Estado, y en consecuencia se entenderá que los respectivos inmuebles se requieren para el ejercicio de sus funciones.

En los proyectos inmobiliarios que se adelanten para resolver necesidades del sector defensa, y se desarrollen a través de otros organismos del Presupuesto General de la Nación, que involucren o no mecanismos como la fiducia mercantil, podrán diseñarse procesos de selección de contratistas entre aspirantes a contratar que cuenten con el respaldo de países con los cuales el Ministerio de Defensa Nacional hubiere firmado acuerdos o convenios. Los contratos que se celebren con el alcance descrito en este inciso son de defensa y seguridad del Estado para todos los efectos y en especial para lo dispuesto en el artículo 33 de la Ley 996 de 2005, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Si los proyectos a que se refiere este artículo son encargados para su ejecución a un particular, la remuneración, total o parcial podrá hacerse con los aportes, en dinero o en especie, según el mecanismo jurídico diseñado para tal fin.

El Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional podrán suscribir convenios con entidades públicas o privadas que les permitan recibir aportes para fortalecer las capacidades de la Fuerza Pública en áreas en donde se concentre la infraestructura crítica, productiva y de desarrollo.



ARTÍCULO 92. ESTRUCTURACIÓN DE PROYECTOS POR PARTE DE LA AGENCIA NACIONAL INMOBILIARIA “VIRGILIO BARCO VARGAS”. La estructuración y ejecución de los proyectos inmobiliarios que lleve a cabo la Agencia Nacional Inmobiliaria “Virgilio Barco Vargas”, se podrá realizar sin requerir desembolso de recursos públicos y de acuerdo con la normativa aplicable al mecanismo fiduciario utilizado por la Agencia, como si se tratara de una asociación público-privada de iniciativa privada.

Los recursos que se generen en los proyectos inmobiliarios que se desarrollan mediante contratos de fiducia mercantil, provenientes del intercambio u operación predial que realice la Agencia Nacional Inmobiliaria “Virgilio Barco Vargas”, así como del ejercicio de su actividad, harán parte de los proyectos que se adelanten por este mecanismo y se ejecutarán y administrarán a través de los respectivos patrimonios autónomos, sin operación presupuestal alguna por parte de la Agencia.



ARTÍCULO 93. INFRAESTRUCTURA INMOBILIARIA PARA LA ADMINISTRACIÓN PÚBLICA. La Agencia Nacional Inmobiliaria Virgilio Barco Vargas, en desarrollo de su objeto de construir o gestionar, mediante Asociaciones Público-Privadas o contratación de obras, inmuebles destinados a entidades oficiales del orden nacional o territorial y a otros usos complementarios que pueda tener el mismo proyecto, podrá suscribir contratos de tracto sucesivo ya sea de arrendamiento o con cualquier otro compromiso contractual, por el mismo plazo que la Asociación Público-Privada o vehículo contractual de ejecución del proyecto inmobiliario

requiera para la financiación del mismo y recuperación de la inversión antes de la reversión del inmueble a la misma Agencia cuando a ello hubiere lugar.



ARTÍCULO 94. VIGENCIAS FUTURAS AGENCIA NACIONAL INMOBILIARIA VIRGILIO BARCO VARGAS. La autorización de compromisos de vigencias futuras de cualquier naturaleza para atender gastos de proyectos en que participa la Agencia Nacional Inmobiliaria Virgilio Barco Vargas, no estará sujeta al límite de autorizaciones para comprometer vigencias futuras.



ARTÍCULO 95. FORTALECIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA DE LAS ENTIDADES DEL ESTADO. Con el propósito de modernizar, tecnificar y consolidar la institucionalidad de las entidades públicas, el Gobierno nacional podrá apropiar recursos para que dentro del Plan Plurianual de Inversiones y con cargo al Presupuesto General de la Nación, a partir de la vigencia de la presente ley se corrija la deficiencia en la capacidad de la infraestructura física de las instalaciones.

En concurrencia con los recursos que aporte el sector público del orden nacional, también se tendrán como fuente los procedentes del sector privado en alianza con Asociaciones Público-Privadas y los de cooperación internacional, con el objetivo de lograr la eficiencia en las inversiones.



ARTÍCULO 96. PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y SEGURA PARA MUNICIPIOS, DISTRITOS Y ÁREAS METROPOLITANAS. Modifíquese el artículo 1o de la Ley 1083 de 2006, el cual quedará así:

Artículo 1o. Planes de Movilidad Sostenible y Segura para Municipios, Distritos y Áreas Metropolitanas. Los municipios y distritos que deben adoptar planes de ordenamiento territorial en los términos del literal a) del artículo [9o](#) de la Ley 388 de 1997, formularán, adoptarán y ejecutarán planes de movilidad. Los planes de movilidad sostenible y segura darán prelación a los medios de transporte no motorizados (peatón y bicicleta) y al transporte público con energéticos y tecnologías de bajas o cero emisiones.

En todo caso, los planes de movilidad deberán determinar objetivos y metas de movilidad sostenible, articulados con los respectivos planes de ordenamiento territorial, cuyo total cumplimiento deberá garantizarse mediante la formulación y ejecución de estrategias, programas y proyectos.

Cualquier municipio que esté fuera de esta obligación podrá formular, adoptar y ejecutar su plan de movilidad en el marco de los objetivos y metas de movilidad sostenible y segura, en especial capitales departamentales, municipios con nodos de comercio exterior, con intensidad turística, o con altos índices de contaminación o siniestralidad.

Las áreas metropolitanas definidas por el artículo [319](#) de la Constitución Política de Colombia y que se encuentren legalmente conformadas, deberán formular, adoptar y ejecutar planes de movilidad sobre la totalidad del territorio de los municipios que la conforman. Los planes de movilidad metropolitanos deberán formularse, adoptarse y ejecutarse con los mismos parámetros definidos para los municipios y distritos; así mismo, deberán garantizar concordancia con el nivel de prevalencia tanto de los planes integrales de desarrollo metropolitano como de los

planes estratégicos de ordenamiento territorial metropolitano definidos por la Ley 1625 de 2013, que le corresponda a cada área metropolitana.

Los contenidos de los planes de desarrollo municipal y distrital de que trata la Ley [152](#) de 1994, deben armonizarse con los objetivos y metas de los planes de movilidad.

Los municipios y distritos que integran y hacen parte del territorio de un área metropolitana, deben armonizar igualmente sus planes de desarrollo con el plan de movilidad de la respectiva área metropolitana, en los términos del presente artículo.

La formulación de los planes de movilidad sostenible y segura deberá enmarcarse en la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Minas y Energía y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, establecerá mediante reglamentación la definición de energéticos de bajas o cero emisiones, teniendo como criterio fundamental su contenido de componentes nocivos para la salud y el medio ambiente. El Ministerio de Transporte y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirán la reglamentación de tecnologías vehiculares de bajas o cero emisiones. Las definiciones y reglamentaciones deberán ser actualizadas de manera cuatrienal considerando los constantes avances en los energéticos y en las tecnologías.



ARTÍCULO 97. OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo [33](#) de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo [33](#). Otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención. Las fuentes podrán ser las siguientes:

1. Recursos propios territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán destinar recursos propios, incluyendo rentas y recursos de capital. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá contener como mínimo la destinación de los recursos, la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos, así como contar con concepto del Confis territorial o quien haga sus veces, y estar previstos en el Marco de Gasto de Mediano Plazo territorial con criterios de sostenibilidad fiscal.
2. Contribución por el servicio de parqueadero o de estacionamiento en vía. Los órganos territoriales podrán establecer una contribución a las tarifas al usuario de parqueaderos fuera de vía o estacionamientos en vía y podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte. El hecho generador del tributo corresponde al uso del servicio de parqueaderos fuera de vía o estacionamiento en vía, los sujetos activos serán los municipios, distritos y áreas metropolitanas. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a las asambleas o concejos pertinentes definir los elementos del tributo y el

sistema y método para definir los costos, y los responsables del cobro, declaración y consignación de los recursos recaudados, de manera que el tributo se ajuste a las condiciones locales.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán destinar para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte, una parte de los recursos que se hayan obtenido de las contraprestaciones económicas percibidas por el uso de vías públicas para estacionamiento.

4. Infraestructura nueva para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales que hayan adoptado plan de movilidad podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso o uso de infraestructura de transporte nueva construida para minimizar la congestión. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

El precio será fijado teniendo en cuenta el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo.

Deberá cobrarse a todos aquellos usuarios que los estudios técnicos recomienden, considerando las vulnerabilidades de siniestralidad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.

5. Áreas con restricción vehicular. Las autoridades territoriales podrán definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. El acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su tarifa y condiciones con base en estudios técnicos, con fundamento en el tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros. Las autoridades territoriales podrán destinar recursos obtenidos por esta fuente para la sostenibilidad y calidad de sus sistemas de transporte.

Notas del Editor

En criterio del editor para la interpretación de este artículo debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 1964 de 2019, 'por medio de la cual se promueve el uso de vehículos eléctricos en Colombia y se dictan otras disposiciones', publicada en el Diario Oficial No. 51.011 de 11 de julio 2019.

(Por favor remitirse a la norma original para comprobar la vigencia del texto que se transcribe a continuación:)

'ARTÍCULO 6. RESTRICCIÓN A LA CIRCULACIÓN VEHICULAR. Los vehículos eléctricos y de cero emisiones estarán exentos de las medidas de restricción a la circulación vehicular en cualquiera de sus modalidades que la autoridad de tránsito local disponga (pico y placa, día sin carro, restricciones por materia ambiental, entre otros), excluyendo aquellas que se establezcan por razones de seguridad.'

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

7. Las autoridades territoriales podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público complementario a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.

8. Derecho real accesorio de superficie en infraestructura de transporte. Una entidad pública denominada superficiante, titular absoluta de un bien inmueble fiscal o de uso público destinado a la infraestructura de Transporte conforme a lo establecido en el artículo 4o de la Ley 1682 de 2013, podrá otorgar el derecho real de superficie de origen contractual, enajenable y oneroso, a un tercero denominado superficiario, por un plazo máximo de treinta (30) años, prorrogables hasta máximo veinte (20) años adicionales. El superficiario tendrá la facultad, conforme a la normatividad de ordenamiento territorial del lugar donde se ubique el bien inmueble y las disposiciones urbanísticas vigentes, de realizar y explotar por su exclusiva cuenta y riesgo, construcciones o edificaciones en áreas libres aprovechables con todos los atributos de uso, goce y disposición de las mismas, a fin de que tales desarrollos puedan soportar gravámenes y limitaciones al dominio, sin afectar el uso público, la prestación del servicio de transporte, ni restringir la propiedad del inmueble base del superficiante.

El derecho real de superficie se constituye mediante contratos elevados a escritura pública suscritos entre el titular del inmueble base y los terceros que serán superficiarios, los cuales contendrán la delimitación del área aprovechable, el plazo de otorgamiento del derecho, las condiciones de reversión de las construcciones, las causales de terminación del contrato, las obligaciones de las partes y la retribución que corresponde al superficiante, debiendo además inscribirse ante la Oficina de Registro de Instrumentos Públicos en el folio de matrícula inmobiliaria del predio sobre el cual se confiere el derecho real de superficie, en el que deberá realizarse una anotación de este como derecho accesorio, identificándose el área conferida al superficiario y los linderos de la misma y las construcciones, además deberán registrarse los actos jurídicos que se efectúen en relación con el derecho real de superficie.

La cancelación de la constitución de este derecho real accesorio de superficie procederá mediante escritura pública suscrita por las partes constituyentes, que será objeto de registro en el folio de matrícula inmobiliaria correspondiente y ante la Oficina de Registro competente.

Para otorgar el derecho real de superficie el superficiante deberá contar con un estudio técnico, financiero y jurídico, que valide y determine las condiciones y beneficios financieros y económicos que se generan a partir de su implementación y para la selección del superficiario el superficiante deberá sujetarse a las reglas propias de contratación que le apliquen a la entidad pública que actúe en tal calidad.

9. Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como valor residual de concesiones, valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo, sobretasa a la gasolina o al ACPM, cobro o aportes por edificabilidad adicional y mayores valores de recaudo futuro generados en las zonas de

influencia de proyectos de renovación urbana, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.

Concordancias

Ley 1955 de 2019; Art. [304](#)



ARTÍCULO 98. SOSTENIBILIDAD DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. <Ver modificaciones a este artículo directamente en la Ley 86 de 1989> Modifíquese el artículo 14 de la Ley 86 de 1989, el cual quedará así:

Artículo 14. Sostenibilidad de Sistemas de Transporte. Los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles basados en la calidad en la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las entidades territoriales. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de pago de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento.

Los contratos de concesión y operación deben contemplar el concepto de sostenibilidad, y para el efecto se podrán realizar las modificaciones contractuales a que haya lugar.



ARTÍCULO 99. APOYO A LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. El Gobierno nacional podrá apoyar técnica o financieramente la implementación de sistemas de transporte público colectivo o masivo terrestres, marítimos o fluviales en cualquiera de las jurisdicciones del territorio nacional, en sus etapas de diseño, ejecución u operación. Lo anterior de conformidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo y lo establecido en el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 y en la Ley 310 de 1996.

Los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán ser soluciones de transporte que cumplan condiciones de calidad, utilizar eficientemente los recursos, incorporar energéticos y tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones y facilitar el acceso a personas con discapacidad o movilidad reducida, contemplar herramientas que contribuyan a la gestión del tráfico e involucren en los diseños la integración operacional de los sistemas de transporte con los terminales de transporte habilitados por el Ministerio de Transporte, aeropuertos, puertos y pasos de frontera según sea el caso, siempre que estas infraestructuras se encuentren ubicadas dentro de la jurisdicción donde operan los sistemas de transporte; así como contar con medidas orientadas a incrementar el uso de medios no motorizados y con empresas administradoras integrales encargadas de la operación.

Estos sistemas podrán ser: i) Sistemas Integrados de Transporte Masivo (SITM) entendidos como aquellos que cuentan con infraestructura segregada para su uso exclusivo y cuyos agentes operadores y de recaudo sean concesionados o públicos; ii) Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP) como servicios de transporte colectivo integrados; iii) Sistemas Integrados de Transporte Público (SITP) conformados por más de un modo o medio de transporte público integrados operacional y tarifariamente entre sí; iv) Sistemas Integrados de Transporte Regional (SITR).

Dentro de los Sistemas de Transporte podrá existir un subsistema de transporte complementario el cual atenderá la demanda de transporte público que no cubra el sistema de transporte masivo,

integrado, estratégico o regional.

La estructuración de los sistemas de transporte se realizará con autonomía por parte de las entidades territoriales, de conformidad con las necesidades propias de la ciudad o región. En caso de pretender la cofinanciación del Gobierno nacional se deberá involucrar a las entidades competentes de la Nación durante la elaboración de los estudios.

Las autoridades territoriales podrán realizar acciones que conduzcan a la sostenibilidad, calidad y cobertura de los sistemas de transporte público para lo cual pueden recurrir a la complementación, integración y articulación de las diferentes modalidades y servicios autorizados, haciendo uso de herramientas como los convenios de colaboración empresarial, acuerdos comerciales y todas aquellas acciones contra el transporte ilegal.

El servicio de transporte automotor mixto podrá complementar o alimentar los sistemas de transporte para brindar conectividad entre las zonas rurales y urbanas.

Para la integración con el transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia, las autoridades territoriales, junto con el Ministerio de Transporte y la sociedad titular del sistema de transporte, según sea el caso, podrán aplicar las herramientas indicadas, para iniciar, terminar o hacer paradas intermedias de sus recorridos en nodos del sistema de transporte o en las terminales de transporte intermunicipal habilitadas por el Ministerio de Transporte, incluidas las de operación satélite periférica, para lo cual deberán disponer de la infraestructura o señalización necesaria que permita la integración. En todo caso, los vehículos de transporte intermunicipal que cubran rutas de media y larga distancia deberán iniciar y terminar sus recorridos en las terminales de transporte intermunicipales habilitadas para tal fin.

PARÁGRAFO 1o. Es deber de las autoridades locales, entes gestores, concesionarios de operación y de recaudo, así como de las empresas operadoras del servicio de transporte, suministrar cualquier tipo de información solicitada por el Gobierno nacional.

PARÁGRAFO 2o. Se podrán realizar proyectos bajo esquemas de asociaciones público-privadas, de conformidad con la Ley [1508](#) de 2012 o la norma que lo modifique o sustituya, para el desarrollo de sistemas de transporte público colectivo o masivo o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con recursos de cofinanciación de la Nación. Dicha cofinanciación será de hasta el 70% del menor valor que resulte entre 1) los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y 2) el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, preconstrucción y construcción del proyecto. Dicho porcentaje será certificado por parte de la Entidad Territorial Beneficiaria de los recursos de cofinanciación.

PARÁGRAFO 3o. El Ministerio de Transporte reglamentará la definición de transporte intermunicipal de corta, media y larga distancia. Basados en la calidad de la prestación del servicio y en el control de la ilegalidad y la informalidad por parte de las autoridades competentes.

PARÁGRAFO 4o. Las autoridades territoriales conjuntamente con el Ministerio de Transporte, según sea el caso, podrán promover mecanismos de organización entre los sistemas de transporte público colectivo o masivo y las empresas de transporte intermunicipal de pasajeros de corta distancia.



ARTÍCULO 100. COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. <Ver

modificación a este artículo directamente en la Ley 310 de 1996> Modifíquese el artículo 2o de la Ley 310 de 1996, el cual quedará así:

Artículo 2o. Cofinanciación de Sistemas de Transporte. La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.

El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de Gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.
2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:
 - a) Definición del esquema operacional y financiero.
 - b) Definición del esquema institucional.
 - c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
 - d) Evaluación social y económica.
 - e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
 - f) Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria.
 - g) Análisis de la viabilidad fiscal.
3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.
4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.
5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Proyectos de Inversión Nacional, y cumpla los requisitos establecidos en las disposiciones vigentes sobre la materia.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

PARÁGRAFO 1o. Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO 2o. Para el caso de cofinanciación de sistemas transporte, el Confis podrá autorizar vigencias futuras de acuerdo con el respectivo cupo sectorial para el desarrollo de Asociaciones Público-Privadas.



ARTÍCULO 101. CONCESIONES PORTUARIAS SOBRE NUEVOS EMPLAZAMIENTOS. Tratándose de concesiones portuarias entiéndase como puerto Greenfield el nuevo emplazamiento portuario construido en aguas profundas, es decir con profundidades naturales iguales o mayores a 17 metros en marea cero, que requieren el desarrollo de toda la infraestructura complementaria de accesos marítimos y terrestres o fluviales, así como la conectividad con otros modos de transporte y de comunicaciones con el resto del país y el mundo. Para este tipo de concesiones, el financiamiento de las inversiones requeridas en accesos y conectividad podrá ser contemplado en el Plan de Negocio del concesionario, y el plazo inicial de la concesión podrá ser hasta de 40 años, de conformidad con el parágrafo 1 del presente artículo.

PARÁGRAFO 1o. El plazo de concesión podrá ser prorrogado hasta por el plazo inicialmente pactado, siempre que se cuente con el concepto previo y favorable del Conpes, si fuere necesario para que, en condiciones razonables de operación, los titulares de los contratos de concesión portuaria recuperen el valor de las inversiones hechas o para estimular a estos a prestar el servicio público portuario y deberán soportarse en el modelo financiero que establezca el tiempo que se requiera para la recuperación de las inversiones efectuadas.

PARÁGRAFO 2o. Las condiciones de prórroga y reversión serán las mismas contempladas en el artículo 8o de la Ley 1 de 1991 o aquel que lo modifique o complemente.



ARTÍCULO 102. CAMBIO EN LAS CONDICIONES DE LA CONCESIÓN. Modifíquese el artículo 17 de la Ley 1 de 1991, el cual quedará así:

Artículo 17. Cambio en las condiciones de la Concesión. Para que una sociedad portuaria pueda cambiar las condiciones en las cuales se le aprobó una concesión portuaria, debe obtener permiso previo y escrito de la entidad concedente, que sólo lo otorgará si con ello no se infiere perjuicio grave e injustificado a terceros, y si el cambio no es de tal naturaleza que desvirtúe los propósitos de competencia en los que se inspiran los procedimientos descritos en los artículos 9o, 10, 11 y 12, de esta ley. En el caso que ocurran modificaciones sustanciales podrá variarse la metodología de la contraprestación que se paga a la Nación. Se entiende por modificación sustancial a la concesión portuaria, el plazo, como la modificación en la ubicación, linderos y/o extensión zona de uso público otorgada en concesión.

PARÁGRAFO 1o. La entidad concedente efectuará el estudio de las solicitudes de modificación a los contratos de concesión portuaria y establecerá, en cada caso y conforme las disposiciones contractuales, si lo pretendido con la solicitud implica una modificación sustancial de la concesión portuaria, caso en el cual deberá surtir el procedimiento que para tal efecto se establece en el artículo 2.2.3.3.3.5 del Decreto 1079 de 2015, o aquel que lo sustituya, modifique o complemente.



ARTÍCULO 103. INTERVENCIÓN DE LA RED VIAL, FLUVIAL Y AEROPUERTOS REGIONALES. El Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrán apoyar la financiación de proyectos para la intervención de la red vial, fluvial y los aeropuertos regionales de competencia de las entidades territoriales, previo a los criterios de priorización definidos por el Gobierno nacional y de acuerdo con lo previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo y con el Marco de Gasto del correspondiente sector.

En virtud del apoyo a las entidades territoriales, el Invías y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil podrán adquirir, materiales, equipos, y la mano de obra requerida para su ejecución y podrán concurrir en la cofinanciación entidades de carácter privado. En todo caso, el Invías y la Aeronáutica Civil adoptarán las medidas requeridas para la ejecución de los recursos, entre otros, en convenio con los municipios.



ARTÍCULO 104. PARTICIPACIÓN DE ENTIDADES DE NATURALEZA PÚBLICA O MIXTA. Modifíquese el parágrafo del artículo [8o](#) de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará así:

PARÁGRAFO. Podrán ser contratantes de esquemas de Asociación Público- Privada bajo el régimen previsto en la presente ley, las Empresas Industriales y Comerciales del Estado, las Sociedades de Economía Mixta en las que el Estado tenga participación superior al cincuenta por ciento (50%), sus filiales y las Sociedades entre Entidades Públicas con participación mayoritaria del Estado superior al cincuenta por ciento (50%) y las empresas de servicios públicos domiciliarios oficiales o mixtas.

En el caso en que las entidades a que se refiere el inciso anterior decidan optar por esquemas de Asociación Público Privada bajo el régimen previsto en la presente ley, dichas empresas o sociedades deberán dar cumplimiento a lo previsto en la misma y sujetarse a las disposiciones particulares que les sean aplicables en materia contractual y presupuestal.

Cuando las entidades a que se refiere el primer inciso del presente parágrafo decidan no acogerse a los esquemas de Asociación Público Privada bajo el régimen previsto en la presente ley, podrán contratar esquemas de participación privada en infraestructura conforme a su régimen de contratación, incluyendo la utilización, cuando a ello haya lugar, de la concesión de que trata el numeral 4 del artículo [32](#) de la Ley 80 de 1993.

Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades a las que se refiere el primer inciso de este parágrafo puedan presentar oferta para participar en los procesos de selección de esquemas de asociación público- privada regidos por esta ley, siempre que cumplan con los requisitos establecidos para el efecto en el respectivo proceso de selección.



ARTÍCULO 105. CELEBRACIÓN DE CONTRATOS DE OBRA PÚBLICA. Modifíquese el artículo [205](#) de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo [205](#). Celebración de Contratos de Obra Pública en infraestructura concesionada. El Instituto Nacional de Vías (Invías) y la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil (Aerocivil) podrán, excepcionalmente, celebrar y ejecutar contratos de obra pública para realizar obras complementarias sobre infraestructura concesionada, sin que sea necesaria la desafectación de la infraestructura a intervenir, con el fin de garantizar la continuidad de la prestación del servicio en condiciones de seguridad, transitabilidad, funcionalidad y/o seguridad de la infraestructura de transporte; impedir el deterioro de la infraestructura o la afectación de la comunidad; y mitigar el riesgo de pérdida del patrimonio vial.

El objeto de dichos contratos de obra pública no podrá comprender obras o inversiones que cambien sustancialmente el alcance del proyecto. La realización de la obra pública deberá ser pactada mediante convenio a celebrarse entre el Invías o la Aerocivil y la entidad pública a cargo del contrato de concesión. En estos convenios se definirá la fuente de financiación y entidad responsable de la ejecución y mantenimiento de la obra, así como las demás condiciones necesarias para el efecto. Previamente, la entidad estatal concedente de la infraestructura y el concesionario, deberán acordar los términos en que este colaborará y apoyará la realización de dichas obras.

PARÁGRAFO. La infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, construida a partir de la fecha de expedición de la presente ley, entendiéndose tanto la concesionada como no concesionada deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios como: estaciones de combustible, zonas de descanso, servicios sanitarios y de alimentación para los usuarios de las carreteras.



ARTÍCULO 106. DESTINACIÓN DE APORTES DE LA AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA (ANI) EN SITUACIONES DE REVERSIÓN DE INFRAESTRUCTURA POR TERMINACIÓN ANTICIPADA. Cuando por la terminación anticipada del contrato de concesión, se efectúe la reversión de infraestructura, se podrán destinar parcial o totalmente los aportes previstos para la Agencia Nacional de Infraestructura que habrían de ser transferidos a los concesionarios en las vigencias anuales sucesivas respetando la anualidad correspondiente, así como los ingresos provenientes de los peajes previstos en el modelo financiero como ingresos de los concesionarios, para dar continuidad a las obras, garantizar la transitabilidad, funcionalidad y seguridad de la infraestructura de transporte revertida, así como para atender necesidades del sector transporte.

Para ello, el Ministerio de Transporte y sus entidades adscritas y vinculadas podrán reprogramar vigencias futuras autorizadas en los diferentes proyectos de inversión en la vigencia en la cual ocurra la reversión.



ARTÍCULO 107. AVALES Y GARANTÍAS EN EL MARCO DE LA COFINANCIACIÓN DE SISTEMAS DE TRANSPORTE. <Ver Notas del Editor> La Nación podrá otorgar los avales o garantías a las operaciones de financiamiento que realicen las entidades en el marco de la cofinanciación de la que trata el inciso 2 del artículo 14 de la Ley 86 de 1989, modificada por el artículo [31](#) de la Ley 1753 de 2015. En estos eventos, las entidades estatales podrán utilizar para la constitución de las contragarantías a favor de la Nación, entre otras, los flujos correspondientes a las vigencias futuras aprobadas por la instancia correspondiente.

Notas del Editor

- Destaca el editor que el artículo 14 de la Ley 86 de 1989 fue modificado por el artículo [98](#) de la Ley 1955 de 2019 -'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022. "Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad"', publicada en el Diario Oficial No. 50.964 de 25 de mayo 2019- con esta modificación se eliminó el inciso que disponía: 'Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el Confis podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley 310 de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo [26](#) de la Ley 1508 de 2012.'

El artículo [100](#) de la Ley 1955 de 2019 que modificó el artículo el 2o -Cofinanciación de Sistemas de Transporte- de la Ley 310 de 1996, introdujo el el siguiente párrafo: 'Párrafo 2o. Para el caso de cofinanciación de sistemas transporte, el Confis podrá autorizar vigencias futuras de acuerdo con el respectivo cupo sectorial para el desarrollo de Asociaciones Público-Privadas.'

PARÁGRAFO 1o. Para la constitución de las contragarantías a favor de la Nación, se podrán otorgar como contragarantía los flujos correspondientes a las vigencias futuras de las entidades de los órdenes nacionales o territoriales aprobados por las instancias correspondientes.

PARÁGRAFO 2o. En lo no previsto en el presente artículo se aplicará lo dispuesto en el Decreto [1068](#) de 2015 y demás normas vigentes.

Concordancias

Decreto 1110 de 2019; Art. 1 (DUR 1068 de 2015 [Sección 2.2.1.2.5](#))



ARTÍCULO 108. CONTRIBUCIÓN ESPECIAL DE VIGILANCIA PARA LA SUPERINTENDENCIA DE TRANSPORTE. Modifíquese el artículo [36](#) de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo [36](#). Contribución Especial de Vigilancia para la Superintendencia de Transporte. La Superintendencia de Transporte como establecimiento público con personería jurídica, cobrará una contribución especial de vigilancia, la cual, junto con las multas impuestas en ejercicio de sus funciones, tendrán como destino el presupuesto de la Superintendencia. La contribución será cancelada anualmente por todas las personas naturales y/o jurídicas que estén sometidas a su vigilancia, inspección y/o control de acuerdo con la ley o el reglamento.

La contribución especial de vigilancia se fijará por parte de la Superintendencia de Transporte conforme a los siguientes criterios:

1. Con base en los ingresos brutos derivados de la actividad de transporte que perciba el sujeto supervisado durante el período anual anterior, la Superintendencia de Transporte, mediante resolución, establecerá la tarifa de la contribución a cobrar que no podrá ser superior al cero coma veintiuno por ciento (0,21%) de dichos ingresos brutos.

2. La contribución deberá cancelarse anualmente, en el plazo que para tal efecto determine la entidad y será diferencial dependiendo de si la supervisión es integral, objetiva o subjetiva.

PARÁGRAFO 1o. Para efectos del presente artículo, se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, todos aquellos que recibe el supervisado por las actividades

relacionadas con el tránsito, transporte, su infraestructura o sus servicios conexos y complementarios, durante el período anual anterior, sin restarle las contribuciones, gastos, costos, tributos, descuentos y deducciones.

PARÁGRAFO 2o. Para concesiones y otras formas de asociaciones público- privadas se entenderá por ingresos brutos derivados de la actividad de transporte, aquellos ingresos del concesionario en virtud del contrato, y que se liquidarán teniendo en cuenta los ingresos brutos ordinarios y extraordinarios determinados con base en las normas establecidas para el impuesto sobre la renta y complementarios fijadas en el estatuto tributario y su reglamentación, diferentes de los ingresos recibidos con fuente Presupuesto General de la Nación, entidades territoriales u otros fondos públicos.

PARÁGRAFO 3o. Los concesionarios de puertos de servicio privado pagarán la contribución especial de vigilancia teniendo en cuenta como base de liquidación, la cifra resultante de multiplicar las toneladas movilizadas en el año inmediatamente anterior por la tarifa calculada anualmente por la Superintendencia de Transporte para cada tipo de carga de acuerdo con la metodología establecida en los planes de expansión portuaria y demás normas concordantes.

PARÁGRAFO 4o. Para efectos del control en el pago de la contribución aquí prevista, la Superintendencia de Transporte reglamentará la inscripción y registro de los operadores portuarios, marítimos y fluviales.



ARTÍCULO 109. PROTECCIÓN DE USUARIOS DE TRANSPORTE AÉREO. La Superintendencia de Transporte es la autoridad competente para velar por la observancia de las disposiciones sobre protección al usuario del transporte aéreo, así como para adelantar las investigaciones e imponer las sanciones o medidas administrativas a que haya lugar por las infracciones a las normas aeronáuticas en lo referente a los derechos y deberes de los usuarios del transporte aéreo, excluyendo aquellas disposiciones relacionadas con la seguridad operacional y seguridad de la aviación civil; cuya competencia permanecerá en la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil. Las multas impuestas por la Superintendencia de Transporte tendrán como destino el presupuesto de esta.

PARÁGRAFO. Los cargos y recursos de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil para la protección de usuarios del modo de transporte aéreo serán trasladados a la Superintendencia de Transporte. En todo caso, el Gobierno nacional garantizará que la Superintendencia de Transporte cuente con el presupuesto necesario para la protección de los usuarios del sector.



ARTÍCULO 110. PROTECCIÓN AL TURISTA. Modifíquese el parágrafo 2 y adiciónese un parágrafo transitorio al artículo [25](#) de la Ley 1558 de 2012 el cual quedará así:

PARÁGRAFO 2o. Las reclamaciones que se susciten en desarrollo de la prestación y comercialización del servicio del transporte aéreo, serán resueltas por la Superintendencia de Transporte como única entidad competente del sector, dando aplicación al procedimiento sancionatorio del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo y demás normas concordantes.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Las investigaciones iniciadas con anterioridad a la entrada en vigencia de esta ley seguirán en cabeza de la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica

Civil y culminarán de conformidad con el régimen jurídico y procedimiento con el cual se iniciaron.



ARTÍCULO 111. REPROGRAMACIÓN DE VIGENCIAS FUTURAS DEL SECTOR TRANSPORTE. Con el fin de atender gastos prioritarios del Sector Transporte y mantener la consistencia fiscal del Presupuesto General de la Nación, las entidades que conforman el Sector podrán recomponer el presupuesto a través de la reprogramación de los compromisos realizados con cargo a vigencias futuras, autorizadas en los diferentes proyectos de inversión.

El Gobierno nacional hará los ajustes necesarios mediante decreto anual, debidamente motivado, sin cambiar, en todo caso, el monto total de gasto de inversión del sector para la vigencia fiscal, aprobado por el Congreso.



ARTÍCULO 112. VIGENCIAS FUTURAS DE LA NACIÓN Y LAS ENTIDADES ESTATALES DEL ORDEN NACIONAL PARA PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo [26](#) de la Ley 1508 de 2012:

PARÁGRAFO. Las entidades estatales del orden nacional que cuenten con recursos propios o fondos especiales destinados al desarrollo de proyectos de Infraestructura, podrán destinar estos recursos para el desarrollo de proyectos de Asociación Público Privada (APP), sin que estos sean contabilizados dentro del límite anual de autorizaciones de vigencias futuras establecido por el Consejo Nacional de Política Económica y Social (Conpes) para el desarrollo de dichos proyectos. Sin perjuicio de lo anterior, la solicitud de autorización de vigencia futuras al Consejo de Política Fiscal (Confis) para proyectos de Asociación Público Privada deberá estar acompañada de un análisis de disponibilidad y sostenibilidad de los ingresos propios o de la fuente de ingreso del respectivo fondo público durante el periodo que demande la ejecución del proyecto, de conformidad con los compromisos de pago proyectados.



ARTÍCULO 113. REQUISITOS PARA PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA QUE REQUIEREN DESEMBOLSOS DE RECURSOS PÚBLICOS EN ENTIDADES TERRITORIALES. Modifica el numeral 6, 7 y el párrafo 2 del artículo [27](#) de la Ley 1508 de 2012, así:

6. La autorización por parte de la Asamblea o Concejo respectivo, para asumir obligaciones con cargo al presupuesto de vigencias futuras para proyectos de Asociación Público Privada podrá efectuarse en cualquier momento y superar el período de Gobierno del respectivo gobernador o alcalde. El plazo de dicha autorización no podrá exceder el plazo previsto en el artículo [60](#) de la Ley 1508 de 2012.

7. Las vigencias futuras que se expidan deberán cumplir las normas vigentes que regulan la materia y los parámetros previstos en el presente artículo, incluyendo la aprobación previa de la valoración de riesgos y pasivos contingentes por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público.

Estas vigencias futuras podrán ser aprobadas en el último año de Gobierno, hasta por el plazo de duración del proyecto respectivo.

PARÁGRAFO 2o. Para la presentación de estos proyectos al Ministerio de Hacienda y Crédito Público se deberá contar con la validación financiera por parte de alguna de las entidades

financieras públicas de segundo piso o estructuradoras públicas del orden nacional.

Se exceptúan de la mencionada validación, aquellos proyectos que han sido estructurados por una estructuradora pública del orden nacional o el Departamento Nacional de Planeación.

Jurisprudencia Vigencia

- Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 113 de la Ley 1955 de 2019, expedientes No D-13268 y D-13269 de la Corte Constitucional, publicado en el estado No. 112 de 11 de julio de 2019.



ARTÍCULO 114. TRÁMITES DE PROYECTOS DE INTERÉS NACIONAL Y ESTRATÉGICO. Las entidades que determinan la viabilidad o que expidan permisos y licencias para el desarrollo de los Proyectos de Interés Nacional y Estratégico, deberán darle prioridad a dichos proyectos sobre cualquier otro proyecto.



ARTÍCULO 115. ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS PARA ESCENARIOS PÚBLICOS. Para el trámite de asociaciones público privadas de Iniciativa privada para la construcción, administración, mantenimiento y adecuación de escenarios públicos tales como estadios, coliseos deportivos, centros de convenciones o similares, los tiempos para la evaluación se podrán reducir hasta la mitad.



ARTÍCULO 116. EVALUACIÓN DE LOS PROYECTOS DE ASOCIACIÓN PÚBLICO PRIVADA DE INICIATIVA PRIVADA. El artículo [19](#) de la Ley 1882 de 2018 quedará así:

Artículo [19](#). Evaluación de los Proyectos de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada. Los originadores de proyectos de Asociación Pública Privada de Iniciativa privada, asumirán por su propia cuenta y riesgo, el costo estimado de su revisión y/o evaluación en la etapa de factibilidad.

Para el efecto, el originador deberá aportar, según corresponda:

- a) El equivalente a 500 SMLMV en caso de proyectos cuyo presupuesto estimado de inversión sea inferior a 400.000 SMLMV, calculado en precios constantes al momento en que la entidad pública competente una vez finalizada la etapa de prefactibilidad manifiesta que el proyecto es de su interés, o
- b) El equivalente al 0,1% del presupuesto estimado de Inversión para proyectos cuyo presupuesto estimado de inversión sea igual o superior a 400.000 smlmv, calculado en precios constantes al momento en que la entidad pública competente una vez finalizada la etapa de prefactibilidad manifiesta que el proyecto es de su interés.

La administración y manejo de los recursos aportados por el originador destinados a la revisión y/o evaluación del proyecto en etapa de factibilidad se realizará a través de un patrimonio autónomo que constituirá el originador. Los costos que genere la administración de dicho patrimonio autónomo deberán ser cubiertos por el originador de la iniciativa privada.

La entidad estatal encargada de la revisión y/o evaluación del proyecto será la beneficiaria del patrimonio autónomo y la encargada de autorizar la celebración de los contratos requeridos para el efecto, así como autorizar los pagos a que hubiere lugar en desarrollo de los mismos.

El costo estimado de la evaluación del proyecto en la etapa de factibilidad deberá girarse al patrimonio autónomo en el plazo establecido por la entidad al momento de pronunciarse sobre el mismo una vez finalizada la etapa de prefactibilidad. En caso de que el originador no consigne el valor de la evaluación del proyecto la entidad estatal no adelantará su respectiva evaluación.

Finalizada la evaluación del proyecto, se procederá a la liquidación del patrimonio autónomo y sus excedentes si los hubiere serán consignados a orden del tesoro nacional.



ARTÍCULO 117. SISTEMA DE RECAUDO Y SISTEMA DE GESTIÓN Y CONTROL DE FLOTA DE TRANSPORTE. Los sistemas de transporte que sean cofinanciados con recursos de la nación, adoptarán un sistema de recaudo centralizado, así como un sistema de gestión y control de flota, que integre los subsistemas de transporte complementario y de transporte masivo, integrado, estratégico o regional, utilizando mecanismos que así lo permitan, en especial el sistema de recaudo unificado, el cual permitirá el pago electrónico y en efectivo validado por medios electrónicos, y los sistemas de compensación entre operadores, de conformidad con lo dispuesto por la autoridad de transporte competente de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos.

Se entiende como recaudo centralizado, aquel sistema mediante el cual se recaudan los dineros por concepto de la tarifa al usuario del sistema de transporte, los cuales se administran a través de un patrimonio autónomo o cualquier otro esquema de administración de recursos autorizado y administrado por una entidad vigilada por la Superintendencia Financiera de Colombia, constituido por el agente recaudador el cual estará sujeto a la auditoría permanente e irrestricta de la autoridad de transporte correspondiente.

Los sistemas de recaudo centralizado, de control de flota y de información y servicio al usuario, se constituyen en la herramienta tecnológica que controla la calidad, la cobertura y la continuidad del servicio del respectivo sistema de transporte, que deberá ser interoperable y suministrar información para que las autoridades definan políticas de movilidad, incluyendo demanda, oferta, tarifa y derechos de participación de los agentes. La totalidad de la información recolectada es propiedad del ente territorial o quien este delegue, teniendo libre acceso a las bases de datos.

En los sistemas de transporte masivos, ni los operadores o empresas de transporte, ni sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración de sistema de recaudo, salvo que se trate de una entidad pública. Vinculados económicos entendidos como tales los que se encuentren en los supuestos previstos por los artículos [450](#) a [452](#) del Estatuto Tributario.

Para los sistemas estratégicos de transporte público una entidad pública, o el agente operador de transporte o sus vinculados podrán operar el sistema de recaudo centralizado, caso en el cual el Ministerio de Transporte reglamentará las condiciones, garantizando la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigencia de la presente ley por las entidades territoriales.

Cuando existan dos o más agentes operadores de transporte, estos y sus vinculados económicos podrán participar en la operación y administración del sistema de recaudo, siempre y cuando todos ellos conformen un único agente recaudador; cuando no se logre la participación de todos los operadores de transporte en el agente de recaudo, la entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen deberá adjudicar la operación del servicio de recaudo centralizado mediante

licitación pública o convenio interadministrativo.

La autoridad competente cancelará las habilitaciones correspondientes a las empresas de transporte masivo, integrado, estratégico, regional o complementario que no se integren al sistema de recaudo centralizado siempre y cuando los sistemas a integrar hayan sido cofinanciados con recursos de la Nación.

PARÁGRAFO 1o. La entidad territorial, el ente gestor o quien estos deleguen podrá ostentar la calidad de operador del sistema de recaudo, del sistema de control y gestión de flota y del sistema de información al usuario, siempre y cuando los estudios así lo recomienden. En todo caso se garantizará la estabilidad jurídica de los actos administrativos expedidos a la entrada en vigor de la presente ley por las entidades territoriales. El Gobierno nacional reglamentará las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo en el país.

PARÁGRAFO 2o. Los agentes recaudadores de transporte público podrán ser habilitados por la autoridad competente para que además de recaudar la tarifa del servicio de transporte público, en sus diferentes modalidades, puedan recaudar el precio de otros productos o servicios afines o conexos a la movilidad. Para el efecto en el patrimonio autónomo o esquema financiero constituido para el recaudo centralizado se deberán generar subcuentas por cada concepto de pago.



ARTÍCULO 118. NUEVAS FUENTES DE MATERIALES PARA MANTENIMIENTO, MEJORAMIENTO Y REHABILITACIÓN DE VÍAS TERCIARIAS Y PARA EL PROGRAMA “COLOMBIA RURAL”. En el evento que no utilicen fuentes de material titulado y licenciado ambientalmente para el mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías terciarias; previo a la ejecución de las obras, la entidad territorial definirá conjuntamente con la autoridad ambiental regional y la autoridad minera competentes, la ubicación y el volumen estimado de las fuentes de material requerido para el mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías terciarias y del programa “Colombia Rural” en el respectivo municipio. Con base en esta información la autoridad ambiental, una vez otorgada la autorización temporal por parte de la autoridad minera competente, procederá a pronunciarse, en un término máximo de dos (2) meses sobre la viabilidad de la licencia ambiental a estas fuentes de materiales, cuya vigencia no podrá ser inferior a la de la autorización minera.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible expedirá los términos de referencia para la elaboración del estudio de impacto ambiental de la licencia ambiental de que trata el presente artículo, dentro del mes siguiente a la expedición de la presente ley.



ARTÍCULO 119. PRIORIZACIÓN PARA PROYECTOS DE INVERSIÓN EN AGUA POTABLE, SANEAMIENTO BÁSICO, VÍAS TERCIARIAS Y ENERGÍA ELÉCTRICA. A partir de la expedición de la presente ley y durante su vigencia, el Órgano Colegiado de Administración y Decisión PAZ (Ocad Paz) garantizará la priorización de proyectos para mejorar los índices de cobertura de agua potable, saneamiento básico, desarrollo de vías terciarias y generación y ampliación de cobertura del servicio público de energía eléctrica hasta por la suma de uno punto cinco billones de pesos discriminados así: quinientos mil millones de pesos para agua y saneamiento básico, quinientos mil millones de pesos para vías terciarias y quinientos mil millones de pesos para generación y ampliación y cobertura del servicio público de energía eléctrica. La presente partida corresponde al bienio 2019-2020 del Presupuesto del Sistema General de Regalías y se mantendrá en similar proporción para el bienio 2021-2022.

La contratación de proyectos para el desarrollo de vías terciarias, se realizará atendiendo las normas vigentes, en particular las Leyes 1682 de 2013 y [1882](#) de 2018, y aquellas que las modifiquen o sustituyan.

En la financiación de las iniciativas de desarrollo de que trata este artículo podrán concurrir diferentes fuentes o mecanismos, entre otros, recursos provenientes de Asociaciones Público - Privadas (APP), obras por impuestos y otros aportes del Presupuesto General de la Nación.

Para definir la priorización de los proyectos de que trata el inciso primero del presente artículo, se tendrán en cuenta los criterios establecidos en el Decreto-ley 413 del 2018.

Lo dispuesto en el presente artículo guardará concordancia con el mecanismo de hoja de ruta establecido en el artículo [281](#) de la presente ley.

Concordancias

- Decreto 1426 de 2019; Art. 2 (DUR 1082; [Subsección 2.2.4.1.1.13](#))



ARTÍCULO 120. PERMISOS ESPECIALES Y TEMPORALES DE VEHÍCULOS COMBINADOS DE CARGA (VCC). El Instituto Nacional de Vías concederá permisos especiales, individuales o colectivos, temporales, con una vigencia máxima de dos (2) años, para el transporte de carga divisible por las vías nacionales, concesionadas o no, con vehículos combinados de carga, de conformidad con los criterios técnicos y jurídicos, determinados por el Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías, relativos a la seguridad vial, infraestructura, movilidad y logística. Tales permisos se concederán por el Instituto Nacional de Vías hasta tanto se establezca la regulación que especifique los criterios definitivos para la operación de los vehículos combinados de carga siempre y cuando los estudios técnicos determinen su viabilidad.

Cuando el permiso verse sobre vías concesionadas, se deberá contar con el concepto previo de la Agencia Nacional de Infraestructura.



ARTÍCULO 121. VEHÍCULOS CON MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA CUYO MODELO NO SUPERE EL AÑO 2016. Los residentes de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo (UEDF) de que trata el artículo 4o de la Ley 191 de 1995, propietarios o tenedores de vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo no supere el año 2016, que al 19 de agosto de 2015 hubieren ingresado y se encuentren circulando en la jurisdicción de los departamentos al que pertenecen las UEDF, deberán proceder al registro de dichos bienes ante los municipios de la UEDF o ante las autoridades locales que estos deleguen, dentro de los tres (3) meses siguientes al vencimiento del plazo de que trata el siguiente inciso, con el fin de poder circular de manera legal dentro de la jurisdicción de ese departamento.

Dentro de los treinta (30) días hábiles siguientes a la promulgación de la presente ley, el municipio de la UEDF informará a los interesados el procedimiento para adelantar el registro de que trata el presente artículo, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:

1. La identificación del propietario o tenedor, indicando el número de identificación correspondiente.

2. La individualización del bien objeto de registro, indicando cuando aplique para el tipo de bien, el número VIN, el número de serie del motor, o el número de serie que identifique el bien, el número de placa.

3. Declaración del propietario o tenedor en la que manifieste:

3.1. Ser residente en la Unidad Especial de Desarrollo Fronterizo en la que está realizando el registro correspondiente.

3.2. Que el origen del bien objeto de registro es legal.

Esta declaración se entenderá prestada bajo la gravedad del juramento con la firma del registro correspondiente.

4. Para vehículos y motocicletas deberá acreditar la existencia del Certificado de Revisión Técnico - mecánica y del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito, vigentes.

Los bienes que hayan sido objeto del registro de que trata el presente artículo, no deberán ser sometidos al trámite de internación temporal previsto en el Decreto 2229 de 2017 o en las normas que lo modifiquen.

PARÁGRAFO 1o. El Registro de que trata el presente artículo deberá exhibirse ante las autoridades que lo requieran como documento que acredita la circulación legal permanente del bien, dentro de la jurisdicción del respectivo departamento.

PARÁGRAFO 2o. El registro de que trata el presente artículo no determina la propiedad cuando este sea adelantado por el poseedor. Así mismo, no subsana irregularidades en su posesión o eventuales hechos ilícitos que se hayan presentado en su adquisición, y su disposición se encuentra restringida a la circulación del bien dentro de la jurisdicción del departamento en donde se hizo el registro.

PARÁGRAFO 3o. La Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales podrá aprehender y decomisar los bienes de que trata el presente artículo en los siguientes casos: i) Cuando los vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, no cuenten con el registro dentro de los plazos y términos aquí señalados y ii) cuando se encuentren vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, por fuera de la jurisdicción del departamento que fuera señalada en el registro, de que trata este artículo.



ARTÍCULO 122. INTERNACIÓN TEMPORAL DE VEHÍCULOS CON MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA CUYO MODELO SEA AÑO 2017 Y SIGUIENTES. Lo previsto en el artículo anterior no aplica para vehículos, motocicletas y embarcaciones fluviales menores, de matrícula del país vecino, cuyo modelo sea posterior al año 2016. En consecuencia, los bienes cuyo modelo sea 2017 y posteriores, dentro de los tres (3) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley deberán cumplir los requisitos previstos en el Decreto 2229 de 2017, modificado por el Decreto 2453 de 2018, so pena de la aprehensión y decomiso realizada por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.



ARTÍCULO 123. IMPUESTO DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES PARA VEHÍCULOS DE MATRÍCULA EXTRANJERA EN ZONAS DE FRONTERA. Los vehículos, motocicletas y

embarcaciones fluviales menores, de matrícula de un país vecino inscritos en el registro de que trata el artículo [121](#) de esta ley, y aquellos que se hayan acogido a la medida de internación temporal de que trata el artículo anterior, causarán anualmente, en su totalidad, y a favor de las Unidades Especiales de Desarrollo Fronterizo, el impuesto de vehículos automotores de que trata la Ley 488 de 1998. El Ministerio de Transporte fijará la tabla de avalúo de los vehículos a que se refiere el presente artículo.

SUBSECCIÓN 6.

LEGALIDAD - OTRAS DISPOSICIONES.



ARTÍCULO 124. REQUISITOS PARA LA CREACIÓN DE DISTRITOS. Modifíquese el artículo [80](#) de la Ley 1617 de 2013, el cual quedará así:

Artículo [80](#). Requisitos para la Creación de Distritos. La ley podrá decretar la conformación de nuevos distritos, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. Contar por lo menos con quinientos mil (500.000) habitantes, según certificación expedida por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE), de acuerdo con el último censo realizado por esta entidad o estar ubicado en zonas costeras, ser capital de departamento, municipio fronterizo o contar con declaratoria de Patrimonio Histórico de la Humanidad por parte de la Unesco.
2. Presentar un documento con la sustentación técnica del potencial para el desarrollo de puertos o para el desarrollo de actividades turísticas, industriales, o económicas de gran relevancia y/o culturales, que acredite la capacidad institucional, de gestión y financiación para el desarrollo de dicha vocación.
3. Presentar un análisis de la capacidad fiscal que demuestre su suficiencia para asumir las necesidades institucionales y estructura administrativa asociada a la conformación de localidades.
4. Presentar los resultados de la diligencia de deslinde efectuada por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) de conformidad con lo establecido en el artículo [10](#) de la Ley 1617 de 2013.
5. Contar con concepto previo y favorable sobre la conveniencia de crear el nuevo distrito, emitido por las Comisiones Especiales de Seguimiento al Proceso de Descentralización y Ordenamiento Territorial del Senado de la República y la Cámara de Representantes, y la Comisión de Ordenamiento Territorial como organismo técnico asesor, o el organismo que haga sus veces, concepto que será sometido a consideración de las Plenarias del Senado de la República y de la Cámara de Representantes, respectivamente.
6. Contar con concepto previo y favorable de los concejos municipales.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. Los distritos conformados con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán sometiéndose a sus respectivas normas de creación. Los municipios que hayan iniciado el trámite para convertirse en Distritos antes del 30 de abril de 2019, seguirán rigiéndose por las normas constitucionales o legales con que iniciaron.

- Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 124 de la Ley 1955 de 2019, expedientes No D-13268 y D-13269 de la Corte Constitucional, publicado en el estado No. 112 de 11 de julio de 2019.



ARTÍCULO 125. FUSIÓN Y DENOMINACIÓN. Fusióñese el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias), en el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, el cual continuará con la misma denominación y como organismo principal de la Administración Pública del Sector Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación.

El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación tendrá como domicilio principal la ciudad de Bogotá, D.C., y cumplirá los objetivos señalados en el acto de creación contenido en la Ley 1951 de 2019.

El Gobierno nacional, en ejercicio de las competencias permanentes conferidas mediante la Ley [489](#) de 1998, adoptará la estructura interna y la planta de personal que requiera el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación para su funcionamiento. Los actuales servidores de la planta de personal del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación continuarán ejerciendo las atribuciones a ellos asignadas, bajo la misma estructura y percibiendo la misma remuneración, hasta tanto sean incorporados a la planta de personal adoptada de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo.

Dentro de lo seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Director del Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación deberá ordenar y ejecutar las medidas administrativas necesarias, así como la adecuación y operación de los sistemas contables, financieros, de tesorería, almacenes y demás servicios de apoyo, para asegurar la correcta puesta en funcionamiento del Ministerio. Los acuerdos, contratos y convenios vigentes al momento de la expedición de esta ley, suscritos por el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación se entienden subrogados al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, quien continuará con su ejecución en los mismos términos y condiciones, sin que para ello sea necesaria la suscripción de documento adicional alguno.

A partir de la fecha de expedición de la presente ley, se entienden transferidos los derechos y bienes muebles e inmuebles, así como subrogadas las obligaciones en las que sea parte el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, en los mismos términos y condiciones bajo las cuales se encuentran pactadas.

Los procedimientos administrativos, las acciones constitucionales y, en general, todos los procesos judiciales en los que sea parte el Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación continuarán siendo atendidos por el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.

El Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación continuará a cargo del Fondo Nacional de Financiamiento para la Ciencia, la Tecnología y la Innovación, Fondo Francisco José de Caldas y cumpliendo las funciones que en relación con los demás fondos le fueron asignadas por la Constitución y la ley al Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación (Colciencias).

A partir de la entrada en vigencia de la presente ley, todas las referencias que hagan las normas

vigentes al Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación, se entenderán efectuadas al Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.

Para todos los efectos legales, el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación creado mediante la Ley 1951 de 2019, sustituye al Departamento Administrativo de Ciencia, Tecnología e Innovación.



ARTÍCULO 126. OBJETIVOS GENERALES Y ESPECÍFICOS DEL MINISTERIO DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN. Modifíquese el artículo 2o de la Ley 1951 de 2019, el cual quedará así:

Artículo 2o. Objetivos generales y específicos. Por medio de la presente ley se reconocen y actualizan los derechos de los ciudadanos y los deberes del Estado en materia del desarrollo del conocimiento científico, tecnológico y de innovación, que consolidan los avances hechos por las Leyes 29 de 1990 y 1286 de 2009, mediante los siguientes objetivos generales y específicos:

OBJETIVOS GENERALES

1. Formular la política pública de ciencia, tecnología e innovación del país.
2. Establecer estrategias de transferencia y apropiación Social de la Ciencia, la Tecnología, la Innovación para la consolidación de una sociedad basada en el conocimiento.
3. Impulsar el desarrollo científico, tecnológico y la innovación de la Nación, programados en la Constitución Política de 1991 y en el Plan Nacional de Desarrollo, de acuerdo con las orientaciones trazadas por el Gobierno nacional.
4. Garantizar las condiciones necesarias para que los desarrollos científicos, tecnológicos e innovadores, se relacionen con el sector productivo y favorezcan la productividad y la competitividad.
5. Velar por la consolidación y fortalecimiento del Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI).

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

1. Fortalecer una cultura basada en la generación, apropiación y divulgación del conocimiento y la investigación científica, el desarrollo tecnológico, la innovación y el aprendizaje permanente.
2. Definir las bases para la formulación de un Plan Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación.
3. Incorporar la Ciencia, Tecnología e Innovación, como ejes transversales de la política económica y social del país.
4. Fortalecer el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI), otorgando al nuevo Ministerio el liderazgo que conlleve a la óptima articulación de las organizaciones públicas y privadas, regionales, nacionales e internacionales, que permitan el desarrollo de una sociedad del conocimiento.
5. Definir las instancias e instrumentos administrativos y financieros por medio de los cuales se promueve la destinación de recursos públicos y privados al fomento de la Ciencia, Tecnología e

Innovación.

6. Fortalecer la capacidad de transferencia de la tecnología producida en las universidades y centros de investigación y desarrollo tecnológico en beneficio del sector productivo nacional, a través del mejoramiento de la conectividad de las redes académicas de investigación y educación.

7. Articular y optimizar las instancias de liderazgo, coordinación y ejecución del Gobierno nacional y la participación de los diferentes actores de la política de Ciencia, Tecnología e Innovación.

8. Fortalecer el desarrollo regional a través de políticas integrales de descentralización de las actividades científicas, de desarrollo tecnológico y de innovación.

9. Fortalecer la internacionalización de las actividades científicas, de desarrollo tecnológico y de innovación, de acuerdo con las dinámicas internacionales.

10. Orientar el fomento de actividades de ciencia, tecnología e innovación hacia el mejoramiento de la competitividad, estableciendo vínculos desde el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación (SNCTI), con otros sistemas tales como el Sistema Nacional de Innovación Agropecuaria SNIA), el Sistema Nacional Ambiental (SINA), el sistema educativo, entre otros, en el marco del Sistema Nacional de Competitividad (SNC).

11. Establecer disposiciones generales que conlleven al fortalecimiento del conocimiento científico y el desarrollo de la innovación para el efectivo cumplimiento de la presente ley.



ARTÍCULO 127. LIBERTAD RELIGIOSA, DE CULTOS Y CONCIENCIA. El Gobierno nacional con la coordinación del Ministerio del Interior, emprenderá acciones que promuevan la articulación intersectorial, interinstitucional y territorial para la garantía y goce efectivo del ejercicio del derecho a la libertad religiosa, de cultos y conciencia en el territorio nacional. Para el efecto, promoverá e impulsará la participación de los representantes de las entidades religiosas, el reconocimiento de las mismas, la garantía del libre ejercicio de estos derechos y realizará las acciones que permitan determinar el impacto social de las organizaciones y entidades religiosas, conforme a la Constitución y la ley.

Jurisprudencia Vigencia

- Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 127 de la Ley 1955 de 2019, expedientes No D-13268 y D-13269 de la Corte Constitucional, publicado en el estado No. 112 de 11 de julio de 2019.



ARTÍCULO 128. FUNCIONES DE LOS MUNICIPIOS. Adiciónese el siguiente párrafo al artículo [60](#) de la Ley 1551 de 2012 el cual quedará así:

PARÁGRAFO 5o. Los denominados convenios solidarios de que trata el párrafo 3 del presente artículo también podrán ser celebrados entre las entidades del orden nacional y los organismos de acción comunal para la ejecución de proyectos incluidos en el respectivo Plan Nacional de Desarrollo.



ARTÍCULO 129. RESERVA LEGAL DE LAS ESTRATEGIAS DE DEFENSA JURÍDICA NACIONAL E INTERNACIONAL. Las estrategias de defensa jurídica nacional e internacional

gozarán de reserva legal conforme lo dispuesto en los literales e) y h) y el párrafo del artículo [19](#) de la Ley 1712 de 2014, o la norma que los modifique, adicione o sustituya.

Las estrategias de defensa jurídica nacional e internacional son los documentos, conceptos, lineamientos e información a los que acuden la Agencia Nacional de Defensa Jurídica del Estado y/o las entidades públicas encargadas de hacer efectiva la defensa jurídica del Estado y de proteger sus intereses litigiosos.

La reserva cubrirá todas las etapas de la controversia o del proceso respectivo. Podrán publicarse parcialmente documentos y piezas de información cuya revelación no afecte la estrategia de defensa o los intereses legítimos del Estado.

PARÁGRAFO 1o. Cuando la publicación de los acuerdos o contratos producto del uso de los mecanismos alternativos de arreglo directo o negociaciones en materia de conflictos de inversión en el ámbito internacional, pueda incidir en la gestión de otros procesos o acuerdos, estos podrán ser materia de reserva.

PARÁGRAFO 2o. El término de la reserva sobre las estrategias de defensa jurídica nacional e internacional del Estado, podrá extenderse por el término máximo autorizado en la ley.

PARÁGRAFO 3o. La reserva no abarcará aquellos documentos e informes que constituyan prueba necesaria a favor de quien los solicita y que se encuentren en poder del Estado en ejercicio de una función prevista en el ordenamiento jurídico.



ARTÍCULO 130. CONTRIBUCIÓN ESPECIAL PARA LAUDOS ARBITRALES DE CONTENIDO ECONÓMICO. Créase la contribución especial para laudos arbitrales de contenido económico a cargo de la persona natural o jurídica o el patrimonio autónomo a cuyo favor se ordene el pago de valor superior a setenta y tres (73) salarios mínimos legales mensuales vigentes. Estos recursos se destinarán a la financiación del sector Justicia y de la Rama Judicial.

Serán sujetos activos de la contribución especial, el Consejo Superior de la Judicatura, Dirección Ejecutiva de Administración Judicial, o quien haga sus veces, con destino al Fondo para la Modernización, Descongestión y Bienestar de la Administración de Justicia. La contribución especial se causa cuando se haga el pago voluntario o por ejecución forzosa del correspondiente laudo.

La base gravable de la contribución especial será el valor total de los pagos ordenados en el correspondiente laudo, providencia o sentencia condenatoria. La tarifa será el dos por ciento (2%). En todo caso, el valor a pagar por concepto del impuesto no podrá exceder de mil (1.000) salarios mínimos legales mensuales vigentes.

La entidad pagadora, ya sea persona natural o entidad pública o privada, en el momento en que efectúe pagos totales o parciales de las cuantías ordenadas en el laudo arbitral, deberá retener en la fuente la totalidad de la contribución especial causada con el respectivo pago. La retención practicada deberá ser incluida y pagada en la respectiva declaración mensual de retenciones en la fuente del agente retenedor, de acuerdo con las normas que regulan la retención en la fuente contenidas en el Estatuto Tributario. En el evento de que el pagador no tenga la calidad de agente retenedor, el perceptor del pago deberá autorretener el monto de la contribución especial causada de acuerdo con las disposiciones establecidas sobre el particular en el Estatuto Tributario.

Esta contribución no aplica para laudos arbitrales internacionales.

PARÁGRAFO. El Gobierno nacional deberá girar en la primera quincena de cada semestre al Fondo para la Modernización, Descongestión y Bienestar de la Administración de Justicia, el monto recaudado por concepto de la contribución especial para laudos arbitrales de contenido económico.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Artículo declarado EXEQUIBLE, por el cargo analizado, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-109-20 de 11 de marzo de 2020, Magistrado Ponente Dr. José Fernando Reyes Cuartas.



ARTÍCULO 131. REGISTRO ÚNICO DE DECISIONES JUDICIALES EN MATERIA PENAL Y JURISDICCIONES ESPECIALES. Créase el Registro Único de Decisiones Judiciales en Materia Penal y Jurisdicciones Especiales, administrado por la Policía Nacional - Dirección de Investigación Criminal e Interpol.

El administrador garantizará a la Fiscalía General de la Nación y demás autoridades judiciales, el acceso, consulta y actualización al Registro así como la protección del derecho del hábeas data de los ciudadanos. Este registro contendrá los antecedentes penales, requerimientos, anotaciones, sentencias y demás decisiones judiciales que hagan tránsito a cosa juzgada, proferidas por la Jurisdicción Ordinaria, la Justicia Penal Militar, la Jurisdicción Especial para la Paz y demás jurisdicciones especiales reconocidas por la Constitución Política.

El Gobierno nacional reglamentará las materias necesarias para garantizar el funcionamiento del registro y el proceso de actualización de la información.

PARÁGRAFO 1o. El Consejo Superior de la Judicatura, la Justicia Penal Militar, la Jurisdicción Especial para la Paz, la Fiscalía General de la Nación deberán actualizar el sistema de información de acuerdo con los parámetros y protocolos que para tal efecto disponga el administrador del registro. Con este fin en un término de doce (12) meses, adoptarán las soluciones administrativas y tecnológicas necesaria para garantizar el suministro, registro y actualización de la información a través de canales seguros que garanticen su integridad, seguridad y confiabilidad.

PARÁGRAFO 2o. El Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario y demás Centros Carcelarios como ejecutores de las decisiones judiciales, deberán actualizar y proporcionar la información necesaria, de acuerdo con los parámetros y protocolos que para tal efecto disponga el administrador del registro.

PARÁGRAFO 3o. Los registros referidos en los artículos [166](#), [167](#), [299](#), [305A](#) y [320](#) de la Ley 906 de 2004 formarán parte del registro de que trata el presente artículo.

Jurisprudencia Vigencia

- Admitida demanda de inconstitucionalidad en contra del artículo 131 de la Ley 1955 de 2019, expedientes No D-13268 y D-13269 de la Corte Constitucional, publicado en el estado No. 112 de 11 de julio de 2019.



ARTÍCULO 132. ARMONIZACIÓN DEL PLAN DECENAL DEL SISTEMA DE JUSTICIA CON LOS PLANES NACIONALES DE DESARROLLO. Con el objeto de promover la coordinación, eficiencia, eficacia y modernización en la administración de justicia y en las funciones de los organismos de control, el Ministerio de Justicia y del Derecho, el Departamento Nacional de Planeación, el Consejo Superior de la Judicatura, la Fiscalía General de la Nación, el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la Contraloría General de la República, la Procuraduría General de la Nación y la Defensoría del Pueblo o quienes hagan sus veces, concurrirán para adelantar las armonizaciones necesarias al Plan Decenal del Sistema de Justicia en concordancia con los Planes Nacionales de Desarrollo, de acuerdo con las prioridades que dichas entidades identifiquen en el sistema de justicia, y teniendo en cuenta el proceso continuo de planeación que comprende la formulación, la aprobación, la ejecución, el seguimiento y la evaluación.



ARTÍCULO 133. ESTRATEGIA DE CÁRCELES DEL ORDEN NACIONAL. La Nación podrá adelantar gestiones para la creación, fusión, supresión, dirección, organización, administración, sostenimiento y vigilancia de cárceles para personas detenidas preventivamente; sin perjuicio de la responsabilidad que hoy le asiste a las entidades territoriales, de acuerdo con el artículo 17 de la Ley 65 de 1993. Lo anterior, teniendo en cuenta las siguientes disposiciones:

a) Las entidades territoriales identificarán predios para la localización de las cárceles, sobre los cuales la USPEC y el INPEC realizarán una evaluación a fin de establecer la viabilidad operativa de los mismos. Los predios identificados como viables deberán ser incorporados a los instrumentos de planeación territorial que correspondan con el uso del suelo requerido para la localización del equipamiento.

b) Las entidades territoriales podrán identificar, adquirir, habilitar y ceder a título gratuito al INPEC, el suelo con urbanismo y servicios públicos para la construcción de los establecimientos de reclusión nacionales, sin perjuicio de la facultad que les asiste para construir, administrar y operar cárceles del orden territorial.

c) Las entidades territoriales podrán convenir entre ellas la habilitación de suelo para la construcción de establecimientos de reclusión, así como su operación y mantenimiento conjunto. Igualmente, podrán celebrar convenios con la USPEC para la construcción, operación y mantenimiento de centros de reclusión.

d) Habilítese a la USPEC a realizar gestiones para la construcción conjunta de ciudadelas judiciales, establecidas en el artículo 21 de la Ley 65 de 1993.

PARÁGRAFO 1o. Las disposiciones establecidas en el presente artículo, podrán desarrollarse mediante el esquema de asociación público privado, concesión u otras formas de contratación establecidas en la ley.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno nacional tendrá en cuenta el análisis de impacto fiscal que se genera con la implementación de la medida y señalará la correspondiente fuente sustitutiva.

Concordancias

Ley 2008 de 2019; Art. [81](#) Par.

PARÁGRAFO 3o. Con el fin de garantizar la financiación de la política carcelaria para personas detenidas preventivamente y condenadas por contravenciones que impliquen privación de la libertad, las entidades territoriales podrán crear un fondo de infraestructura carcelaria con ingresos provenientes de las siguientes fuentes:

1. Contribución especial de obra pública establecida en el artículo 6o de la Ley 1106 de 2006.
2. Las tasas y sobretasas de seguridad de que trata el artículo 8o de la Ley 1421 de 2010.



ARTÍCULO 134. COMPORTAMIENTOS RELACIONADOS CON EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVIDAD QUE AFECTAN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA. Adiciónese un párrafo nuevo al artículo 92 de la Ley 1801 de 2016, Código Nacional de Policía y Convivencia, el cual quedará así:

PARÁGRAFO 7o. Para efecto de la aplicación del numeral 16 del presente artículo, sobre comportamientos relacionados con desarrollar la actividad económica sin cumplir cualquiera de los requisitos establecidos en la normatividad vigente, el mismo se deberá interpretar y aplicar únicamente teniendo en cuenta los requisitos de apertura y funcionamiento que se establecen en el artículo 87 de la Ley 1801 de 2016.

En todo caso, el control de uso reglamentado del suelo y las disposiciones de ubicación, destinación o finalidad, para la que fue construida la edificación, es exclusiva de los Inspectores de Policía de conformidad con el numeral 12 del presente artículo. No procederá la medida de suspensión temporal de actividades.



ARTÍCULO 135. DISPOSITIVOS DE ESCANEEO PARA LA VIGILANCIA FRONTERIZA Y NACIONAL. El Gobierno nacional, a través del Ministerio de Defensa Nacional y la Policía Nacional o por intermedio de los órganos que este determine, en desarrollo de la estrategia de política pública sobre la consolidación de control institucional de los territorios, que enfrente la criminalidad y las economías ilegales, implementará y dispondrá de los mecanismos e inversiones necesarias que permitan la adquisición a cualquier título de equipos e infraestructura tecnológica que facilite y coadyuve a la vigilancia móvil fronteriza y nacional, buscando con ello, salvaguardar la Seguridad y Defensa Nacional del Estado, controlar los pasos de frontera, luchar contra las economías ilegales, defender y proteger a la población civil y las estructuras militares del Estado frente a eventuales ataques terroristas, combatir el tráfico de drogas, armas, explosivos, el contrabando y combatir la trata de personas, entre otras conductas delictivas.

Los equipos, infraestructura o software que se adquieran deberán facilitar y permitir de manera estacionaria, móvil o remota, el rastreo, escaneo, detección y transmisión de imágenes que faciliten el control, vigilancia y lucha contra las conductas antijurídicas antes referidas o para cualquier otra que llegare a ser considerada de importancia para la defensa y seguridad nacional y deberán permitir entre otros aspectos, (detección de objetos y personas) y visualización de rayos x, gamma, neutrones, retrodispersión u otras tecnologías, que permitan a la transmisión de las imágenes detectadas por los dispositivos que llegaren a ser adquiridos para las finalidades previamente mencionadas.



ARTÍCULO 136. ACCESO A LA INFORMACIÓN. La Contraloría General de la República para el cumplimiento de sus funciones, tendrá acceso sin restricciones a los sistemas de

Información o bases de datos de las entidades públicas y privadas que dispongan o administren recursos y/o ejerzan funciones públicas.

La reserva legal de información o documentos no le será oponible a la Contraloría General de la República y se entenderá extendida exclusivamente para su uso en el marco de sus funciones constitucionales y legales.

PARÁGRAFO 1o. Cada entidad deberá disponer de lo necesario para garantizar el suministro oportuno y en tiempo real de la información requerida por la Contraloría General de la República.

PARÁGRAFO 2o. Además de las sanciones ya previstas en la ley, la Contraloría General de la República podrá suspender en el ejercicio del cargo, hasta por el término de 180 días y con el fin de impulsar el correcto ejercicio del control fiscal, a los servidores públicos que impidan o entorpezcan el acceso a la información, previo agotamiento del procedimiento legal administrativo correspondiente, en el cual se garantizará el derecho al debido proceso. El Contralor General de la República reglamentará la materia.

Concordancias

Resolución CONTRALORÍA [30](#) de 2019

Resolución CONTRALORÍA [29](#) de 2019



ARTÍCULO 137. TARIFA DE CONTROL FISCAL. La liquidación y recaudo de la Tarifa de Control Fiscal a la que se refiere el artículo 4o de la Ley 106 de 1993, será de competencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público a partir de la presente vigencia fiscal.



ARTÍCULO 138. RECURSOS PARA EL FONDO BIENESTAR DE LA CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA. Adiciónese un parágrafo al artículo 91 de la Ley 106 de 1993, el cual quedará así:

PARÁGRAFO. Sin perjuicio de lo dispuesto en el presente artículo, la Contraloría General de la República podrá destinar recursos de su presupuesto, para la ejecución directa de planes y programas o el desarrollo de actividades de bienestar social para los servidores de la entidad, lo cual realizará en coordinación con el Fondo de Bienestar Social.



ARTÍCULO 139. PLAN DECENAL DEL MINISTERIO PÚBLICO. Con el objeto de promover la coordinación, eficiencia, eficacia y modernización del Ministerio Público, la Procuraduría General de la Nación coordinará con la Defensoría del Pueblo, las personerías distritales y municipales y la Vicepresidencia de la República, la elaboración del Plan decenal del Ministerio Público, el cual deberá formularse dentro de los dos (2) años siguientes a la promulgación de esta ley. La secretaría técnica a cargo de la elaboración y seguimiento del plan estará a cargo del Instituto de Estudios del Ministerio Público, y la Procuraduría General de la Nación presentará sus avances anualmente al Congreso de la República.

El Plan debe contener, por lo menos, los objetivos interinstitucionales, un plan de acción para lograrlos, las metas interinstitucionales, las actividades y la definición de los mecanismos de seguimiento dirigidas a preservar el interés general, luchar contra la corrupción y la efectividad de los derechos en Colombia.

Las entidades y organismos del Gobierno nacional, las universidades y los centros de investigación y las organizaciones de trabajadores, podrán

formular recomendaciones.

PARÁGRAFO. Las personerías distritales y municipales, oficinas de control interno disciplinario de todas las entidades públicas u órganos internos de control disciplinario estarán obligadas a reportar la información de todos los procesos que adelanten como operadores disciplinarios al Sistema de Información Misional de la Procuraduría General de la Nación, o el que haga sus veces, en el marco exclusivo de las leyes [734](#) de 2002 y [1952](#) de 2019, de forma que habrá un sistema unificado del registro disciplinario. Este sistema será coordinado por la Procuraduría General de la Nación como supremo director del Ministerio Público y para lo cual dispondrá las medidas necesarias para la adopción y uso del sistema de información en cada una de las entidades y dependencias enunciadas.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 5 de agosto de 2020

