

## Proyecto de Ley 090 de 2019

*“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993.”*

### EL CONGRESO DE COLOMBIA

Decreta:

**Artículo 1°.** Modifíquese parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993, e inclúyase un literal, el cual quedará así:

**ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN.** Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán para este modo de transporte. En las vías que se encuentren concesionadas, una vez se haya garantizado, la remuneración o contraprestación de la concesión a favor del concesionario, y los recursos para el mantenimiento, operación y desarrollo de la vía objeto del peaje, los excedentes podrán ser usados para el diseño, implementación y funcionamiento sostenible de sistemas ferroviarios de transporte masivo de ámbito urbano-metropolitano y subregional.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, INPEC, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal;

**f) Al valor de las tasas, tarifas o peajes se le podrá adicionar una sobretasa o similar, para el fomento del transporte ferroviario. Este recaudo deberá ser transferido a la entidad territorial departamental, y estará destinado a la financiación del diseño, implementación y funcionamiento sostenible de sistemas ferroviarios de transporte masivo de ámbito urbano-metropolitano y subregional.**

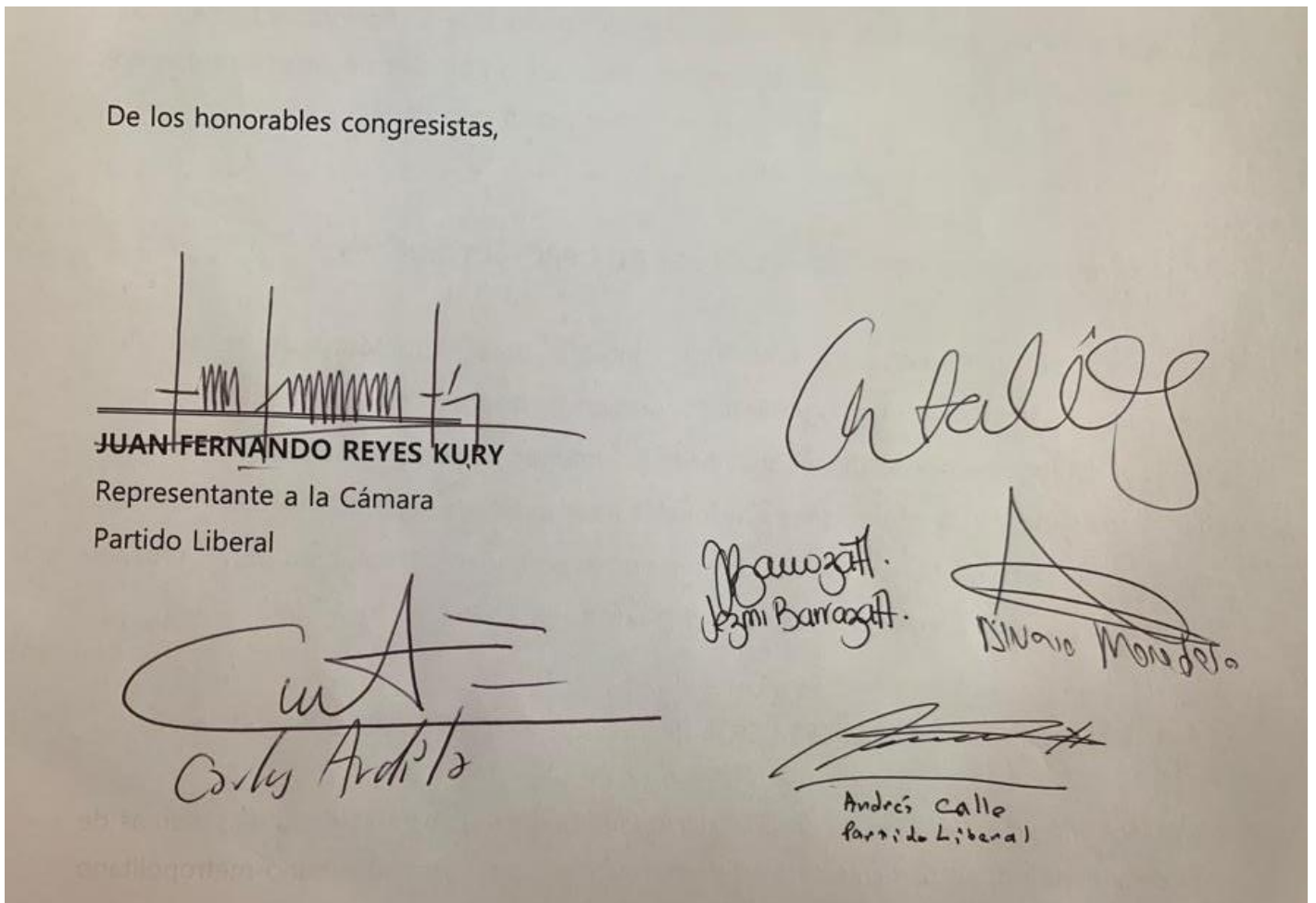
**PARÁGRAFO 1o.** La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

**PARÁGRAFO 2o.** Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de

cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

**PARÁGRAFO 3o.** Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

**Artículo 2°. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las normas que le sean contrarias.



## Proyecto de Ley 090 de 2019

*“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993.”*

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

#### 1. OBJETIVO

El proyecto de ley presentado a consideración del honorable Congreso de la República busca modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, con la finalidad de crear instrumentos de financiación que permitan apalancar la implementación del transporte ferroviario en el campo del transporte masivo en el país.

#### 2. PROBLEMA QUE PRETENDE RESOLVER ESTE PROYECTO DE LEY

La carencia de un esquema de financiación integral para el fomento de los sistemas ferroviarios de transporte masivo en ámbitos urbano-metropolitanos y subregionales, en el contexto del fortalecimiento de la conectividad al interior y entre los municipios y distritos que hacen parte de las subregiones funcionales a las que hace referencia el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, entre otras delimitaciones territoriales y aglomeraciones urbanas planteadas por el Departamento Nacional de Planeación DNP.

#### 3. CÓMO PRETENDE RESOLVER ESTE PROBLEMA ESTE PROYECTO DE LEY

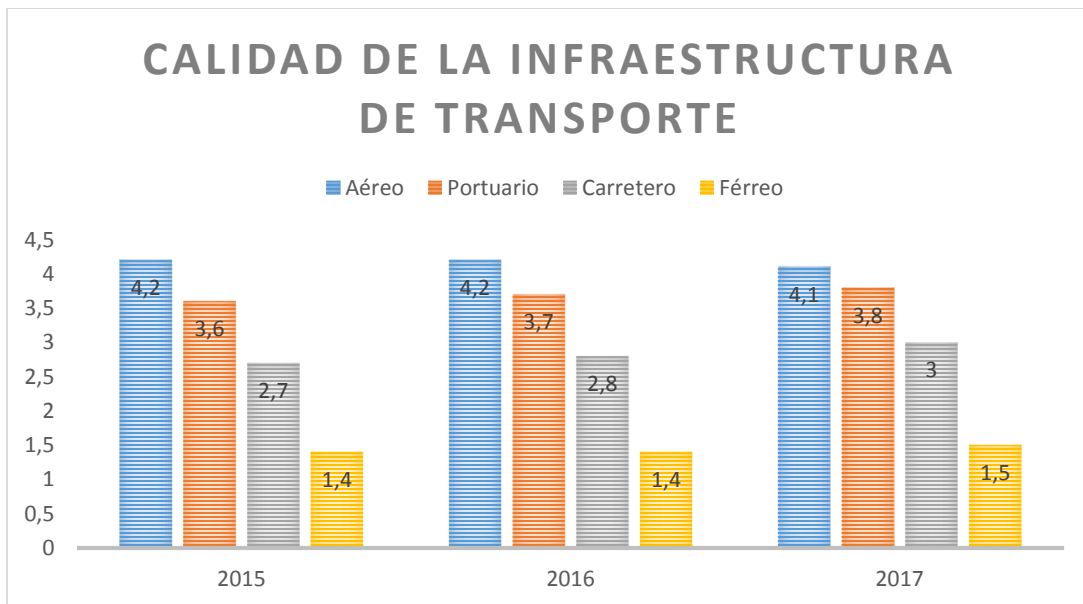
Estableciendo una nueva fuente de financiación integral de la sostenibilidad de sistemas de transporte masivo, en particular del modo ferroviario y para ámbito urbano-metropolitano y

subregional; cuyo origen responda a dicho ámbito territorial y se enmarque en la línea de subsidios cruzados al interior del sector transporte.

#### 4. CONSIDERACIONES GENERALES

El modo de transporte férreo, según el Gobierno Nacional, se ha rezagado frente al resto de modalidades (*ver gráfico 1*). Hoy el modo férreo, con más de 3.300 km de red no ha contado con recursos suficientes para la reactivación integral de los corredores existentes, sumado a la ausencia de una política pública para implementar y potenciar este modo de transporte (Plan Nacional de Desarrollo, 2018). Adicionalmente, no se han implementado medidas específicas para promover el transporte intermodal.

**Gráfico 1.**



(Fuente: Bases Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022)

Por otro lado, de acuerdo con el Gobierno Nacional, las necesidades presupuestales de infraestructura en el país requerirían una inversión aproximada de \$ 342 billones, de los cuales el sector transporte abarca más del 60 %, equivalentes a \$216,8 billones (Plan Nacional de Desarrollo, 2018).

En ese sentido, si bien las entidades territoriales realizan esfuerzos por implementar distintas fuentes de financiación de la infraestructura que estos necesitan para los servicios de transporte, entre ellos, los sistemas de transporte masivo y la modalidad de transporte férreo, constantemente se presentan retos, considerando la dificultad que existe en los medios tradicionales de financiación o por la impopularidad de las medidas implementadas. Según el Gobierno Nacional (Plan Nacional de Desarrollo, 2018):

*“La mayoría de los sistemas de transporte en el país tienen un creciente déficit en infraestructura y en operación. Esto ha sacrificado la calidad en la prestación del servicio e incrementado tarifas, por lo cual los usuarios buscan medios alternativos (motorización y alternativas ilegales), y, como consecuencia, se ha puesto en riesgo la sostenibilidad operativa, económica, financiera y ambiental de los sistemas masivos de transporte”.*

Por ello, en el Plan Nacional de Desarrollo, en el *“Pacto por la descentralización: conectar territorios, gobiernos y poblaciones”*, se definió que es necesario identificar y movilizar nuevas fuentes de pago que aporten recursos adicionales a las fuentes tradicionales para viabilizar este tipo de proyectos relacionados con el transporte. Igualmente, se determinó que debería promover el intermodalismo para permitir una mayor eficiencia en el movimiento de carga, y que, por lo tanto, esto implique en menores tiempos y costos logísticos. (Plan Nacional de Desarrollo, 2018).

Asimismo, el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, adopta la visión de desarrollo regional de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), la cual tiene como objetivo promover la competitividad regional, entendida como el aprovechamiento de las potencialidades territoriales, en busca de equidad de oportunidades y el desarrollo sostenible. De esta manera, se introduce en Colombia el concepto de “Subregiones Funcionales”, que le da mayor relevancia al aspecto funcional del territorio, a partir de la delimitación espacial de grupos de municipios altamente interconectados y con vocaciones altamente complementarias entre sí, sin restringirse a la división político-administrativa en la que estos están inscritos.

En pro de dicho paradigma de desarrollo regional, emerge la necesidad de acometer diversas acciones en dos aspectos fundamentales para dichas subregiones funcionales: el aprovechamiento de las economías de aglomeración existentes y el fortalecimiento de la conectividad entre los municipios y distritos que la conforman.

En este contexto, el tema de la movilidad en ámbito urbano-metropolitano y subregional pasa a un renglón protagónico de la política nacional, en tanto que es el elemento base del funcionamiento de dichas subregiones funcionales. Con ello, cobra relevancia el transporte masivo, entendido como la columna vertebral de la movilidad en dichas subregiones funcionales, dado que la situación actual muestra que dicha movilidad está dominada por los modos de transporte particular (vehículo particular y motocicleta particular), los cuales impactan el territorio y la calidad de vida de sus habitantes, a partir de sus múltiples externalidades negativas, entre las cuales se incluyen la congestión vehicular, la siniestralidad vial y la contaminación ambiental por fuentes móviles, entre otras.

En lo que respecta a las principales subregiones funcionales del país, el fomento de los sistemas ferroviarios de transporte masivo en ámbito urbano-metropolitano y subregional representa una enorme oportunidad para el desarrollo regional en el marco del desarrollo sostenible. Esto dado que fortalece la conectividad tanto al interior como entre los municipios de la subregión funcional de una manera más eficiente (dadas sus mejores prestaciones operacionales y su mayor capacidad para adaptarse a las crecientes demandas futuras de viajes), a la vez que reduce significativamente las externalidades negativas del transporte (congestión, siniestralidad, contaminación ambiental y consumo de combustibles fósiles). Adicionalmente, existe amplio consenso a nivel internacional con respecto a que este tipo de sistemas de transporte tiene un mayor impacto positivo en el valor del suelo y con ello un mayor efecto generador de desarrollo y redesarrollo urbano a lo largo de sus corredores.

La financiación es uno de los aspectos clave para lograr en Colombia un real fomento de los sistemas ferroviarios de transporte masivo en ámbito urbano-metropolitano y subregional, no solo en lo que respecta a los costos de implementación (CAPEX) sino también a los costos

de operación (OPEX), entendiéndose que su operación en la mayoría de los casos requiere un esquema de subsidio/subvención que garantice al usuario la prestación y calidad del servicio sin que esta esté condicionada a una operación superavitaria.

Si bien la Ley 1753 de 2015 (Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018) en su artículo 33 provee una serie de instrumentos de financiación de la sostenibilidad de los sistemas de transporte, los cuales se ven complementados con otros que se incluyeron en el Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, estos tienen la limitante, en su mayoría se enmarcan en el contexto de entidades territoriales municipales o distritales, y están condicionadas a su aprobación por parte de los concejos de dicho ámbito.

Dado que el área de influencia de los sistemas ferroviarios de transporte masivo a los que se hace referencia en este proyecto de ley corresponde al ámbito urbano-metropolitano y subregional, resulta importante avanzar en los siguientes tres aspectos:

- (i) Establecer instrumentos de financiación desde el ámbito supra-municipal y supra-distrital, que sean coincidentes con el ámbito urbano-metropolitano y subregional de los sistemas ferroviarios de transporte masivo
- (ii) Establecer instrumentos de financiación que vayan en la línea de la internalización de las externalidades del transporte privado (el usuario del transporte privado paga los costos sociales que genera), a través de un esquema de subsidios cruzados desde el transporte privado hacia el transporte público (el usuario del transporte privado aporta a la financiación del transporte público)
- (iii) Establecer instrumentos de financiación en los cuales el Gobierno Nacional, a través de sus organismos, pueda jugar un papel determinante para su implementación.

Es en este sentido en el cual se formula el presente proyecto de ley, el cual busca que los usuarios de los modos de transporte particular contribuyan de manera indirecta a la financiación de los sistemas ferroviarios de transporte masivo en ámbito urbano-



metropolitano y subregional, a través del pago (tasas, tarifas y peajes) que hacen por el uso de la infraestructura vial.

En la identificación de esta nueva fuente de financiación se hace énfasis en las provenientes del sector transporte y dentro de este se da prioridad a las que plantean un subsidio cruzado desde el transporte privado y el modo carretero en general, hacia el transporte masivo y el modo ferroviario. Lo anterior soportado en la necesidad de internalizar las externalidades negativas generadas por el transporte privado y el modo carretero.

Desde una perspectiva más amplia, la propuesta de un nuevo instrumento de financiación que apalanque un real impulso al modo ferroviario en el campo del transporte masivo, se enmarca en el contexto de los compromisos que ha asumido Colombia con la “Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC)” en la Conferencia COP21, los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) y las sugerencias de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico OCDE de la cual Colombia se convirtió en miembro en 2018.

## **5. CONSIDERACIONES JURÍDICAS**

### **5.1. Antecedentes jurisprudenciales**

El artículo 21 de la Ley 105 de 1993 que se pretende modificar de manera parcial mediante el presente Proyecto de Ley, fue ya sometido a examen de constitucionalidad por parte de la Honorable Corte Constitucional por vicios de procedimiento y vicios de fondo, declarando la exequibilidad del mismo en las dos ocasiones.

En la Sentencia C-084 del 1 de marzo de 1995, el actor de la misma sostuvo que, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 desconocía el inciso 4º del artículo 154 constitucional. Según el demandante, la Ley 105 fue de iniciativa del Gobierno, a pesar de que la disposición constitucional antes citada establece que la iniciación del trámite de los proyectos de ley relativos a los tributos debe darse en la Cámara de Representantes.

En dicha Sentencia la Corte expresó que (Sentencia C-084, 1995):

*“La sola formulación del cargo muestra que el actor confunde la iniciativa de un proyecto de ley con su iniciación. La iniciativa legislativa es la facultad de proponer proyectos de ley ante el Congreso de la República, que la Constitución atribuye a múltiples actores (CP arts 154, 155 y 156). A su vez, la iniciación es la etapa primigenia del proceso legislativo, consistente en el comienzo de éste por medio de la presentación de un proyecto en una de las Cámaras. Es claro entonces que la Constitución ordena que las normas tributarias se inicien en la Cámara de Representantes, pero en manera alguna establece que sólo los miembros de esta Corporación tengan iniciativa en estas materias.*

*Ahora bien, el proyecto de ley que culminó con la Ley 105 de 1993 fue propuesto por el Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas y Transporte (folio 97), actualmente Ministerio de Transporte. Lo anterior no viola la Constitución Política dado que el Gobierno tiene iniciativa legislativa plena, sin restricciones, o sea, que no tenía cortapisa para la presentación de cualquier proyecto de ley (inciso 1º del artículo 154 C.P.) igualmente, el mencionado proyecto por tener, en ciertos apartes, materia tributaria debía comenzar su trámite en la Cámara de Representantes (inciso 4º del artículo 154 C.P.), como en efecto se hizo (folio 97). No hubo entonces vicio de procedimiento en este aspecto.”*

Por otro lado, en la sentencia C-482 del 16 de septiembre de 1996, el problema jurídico que debió resolver la Corte estaba enmarcado en que, según el actor, el artículo 21 de la ley 105 de 1993 quebrantaba el artículo 338 de la Constitución, porque no fijaba el sistema y el método para definir los costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto.

El inciso segundo del artículo 338 de la Constitución Política establece lo siguiente:

*“La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los*

*beneficios que les proporcionen; **pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios**, y la forma de hacer su reparto, deben **ser fijados por la ley**, las ordenanzas o los acuerdos”<sup>1</sup>.*

En dicha sentencia la Corte al abordar el tema del “Sistema y el Método, expresó que (Sentencia C-482, 1996):

*“La ley, en síntesis, no tiene por qué contener una descripción detallada de los elementos y procedimientos que deben tenerse en cuenta para establecer los costos y definir las tarifas. Tal exigencia haría inútil la delegación prevista en el artículo 338, y crearía un marco rígido dentro del cual no podrían obrar las autoridades competentes.*

*Autoridades que, por lo demás, están obligadas a ejercer sus atribuciones con sujeción a los principios de equidad, eficiencia y progresividad consagrados expresamente por el artículo 363 de la Constitución.*

(...)

*A todo lo anterior, puede agregarse que no es necesario que las leyes previstas en el inciso segundo del artículo 338, usen las palabras “sistema” y “método”, como si se tratara de fórmulas sacramentales. Basta que de su contenido se deduzcan el uno y el otro, es decir, los principios que deben respetar las autoridades y las reglas generales a que están sujetas, al definir los costos recuperables y las tarifas correspondientes”.*

Posteriormente, al realizar el análisis concreto y específico del artículo 21 demandado, la Corte sostuvo, que en nada quebranta el artículo 338 de la Constitución, debido a los siguientes argumentos (Sentencia C-482, 1996):

---

<sup>1</sup> Subrayado fuera del texto

*“En primer lugar, la norma acusada impone, clara e inequívocamente, un límite a la cuantía de los costos recuperables. Este límite lo establece el literal a), al determinar que “Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*

(...)

*La fijación de las tarifas, tasas y peajes, está sujeta a un criterio de igualdad, establecido por el literal b).*

*El literal c) asigna a “las autoridades competentes” la facultad de determinar las tasas y tarifas. Sería absurdo pretender que la ley enumerara todas las autoridades que pueden ejercer esta atribución.*

(...)

*Al establecer que las tarifas serán diferenciales, y se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes.*

(...)

*Finalmente, el literal e) obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad fiscal”.*

En conclusión, La Corte Constitucional declaró la exequibilidad del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, al considerar que estaban definidos el sistema y el método en forma general y abstracta, como deben definirse, sin acudir a fórmulas complicadas y casi ininteligibles.

## **5.2.Consideraciones legales**

El presente Proyecto de ley, al pretender modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, cumple con el principio de unidad de materia de la citada ley, pues el modo ferroviario

hace parte del sector transporte y las líneas férreas hacen parte de la infraestructura de transporte, por lo que existe plena conexidad temática.

La Corte Constitucional al abordar la unidad de materia de los proyectos de ley, establecida en el artículo 158 de la Carta Política ha sostenido que (Sentencia No. C-133, 1993):

*"El objeto de dicho mandato constitucional es lograr la tecnificación del proceso legislativo, en forma tal que las distintas disposiciones que se inserten en un proyecto de ley guarden la debida relación o conexidad con el tema general de la misma, o se dirijan a un mismo propósito o finalidad, o como tantas veces se ha dicho, "que los temas tratados en los proyectos tengan la coherencia que la lógica y la técnica jurídica suponen". Con ello se busca evitar que se introduzcan en los proyectos de ley temas que resulten totalmente contrarios, ajenos o extraños a la materia que se trata de regular en el proyecto o a la finalidad buscada por él."*

Por su parte, frente a la conexidad que debe existir entre las disposiciones y la Ley en general, específicamente con relación a la conexidad temática, el máximo Tribunal Constitucional en reciente jurisprudencia la definió como:

*"Conexidad temática: (...) vinculación objetiva y razonable entre la materia o el asunto general sobre el que versa una ley y el asunto sobre el que trata concretamente una disposición suya en particular (Sentencia C-400 de 2010). Lo anterior no significa simplicidad temática, por lo que una ley bien puede referirse a varios asuntos, siempre y cuando entre los mismos exista una relación objetiva y razonable" (Sentencia C-047 , 2018).*

### **5.3. Normatividad que regula la destinación de recursos de los peajes de las vías de la red troncal Nacional no concesionada**

Es importante precisar, que la posibilidad de destinar recursos excedentes para el diseño, implementación y funcionamiento sostenible de sistemas ferroviarios de transporte

masivo de ámbito urbano-metropolitano, subregional y departamental, por parte de las vías que se encuentren concesionadas, cuando se hayan garantizado tanto la remuneración o contraprestación de la concesión a favor del concesionario, como los recursos para el mantenimiento, operación y desarrollo de la vía objeto del peaje, no tiene aplicabilidad a la red troncal nacional no concesionada.

Esto, ya que la destinación de los recursos, una vez cumplidos los estándares técnicos requeridos de la red troncal nacional no concesionada, se encuentran regulados en el artículo 49 de la Ley 1151 de 2007. En este se establece que (Ley 1151 , 2017):

*“Los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes de vías de la red troncal nacional no concesionadas, se invertirán en la rehabilitación, conservación y mantenimiento de la vía objeto del peaje y, **cuando esta cumpla con todos los estándares técnicos requeridos, deben destinarse para rehabilitación, conservación y mantenimiento de vías de la red troncal nacional.**”<sup>2</sup>*

Este artículo no fue derogado ni por la Ley 1450 de 2011 ni por la Ley 1753 de 2015.

#### **5.4. Artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.**

La Ley 1753 de 2015 por medio de la cual se expidió el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018, en su artículo 33, trajo consigo fuentes de financiación por parte de las entidades territoriales para los Sistemas Masivos tipo Bus, pero no quedaron definidas en la misma, las fuentes de financiación por parte de dichas entidades para los sistemas ferroviarios de transporte masivo. Por esta razón, se considera pertinente que exista una fuente a la cual las entidades territoriales puedan asegurar sus recursos para la contrapartida de los futuros convenios de cofinanciación con la Nación que se celebren para la financiación de la implementación y garanticen la sostenibilidad de los mismos, sin afectar el presupuesto público.

## **6. CONCLUSIONES**

---

<sup>2</sup> Negrilla fuera del texto

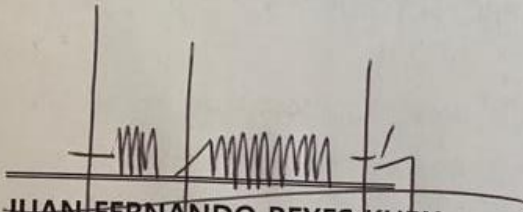
Si queremos fomentar la competitividad de dichas subregiones funcionales que jalonan el desarrollo del país, debemos potenciar la conectividad entre los municipios que las conforman, y para ello los sistemas ferroviarios de transporte masivo son un elemento esencial. Esto está en plena consonancia también con lo contenido tanto en el “Pacto por la Sostenibilidad” como en el “Pacto por el transporte y la logística para la competitividad y la integración regional” del Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, que incluye como estrategias para los próximos cuatro años, el mejoramiento de la infraestructura y servicios de transporte urbano-regional, así como fortalecer la participación de la Nación en proyectos integrales de movilidad y la identificación de alternativas para mejorar el transporte en diferentes medios (buses, trenes, embarcaciones, otros) en las ciudades del país, considerando las características propias de cada región (Plan Nacional de Desarrollo, 2018). Cabe destacar que las “subregiones funcionales predominantemente urbanas”, la tipología de subregión funcional de mayor complejidad, albergan el 53% de los habitantes del país (DANE 2018; DNP-RIMISP 2018); entre las cuales se encuentran las subregiones funcionales lideradas por Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla, entre otras. Esto quiere decir que la inversión pública en los sistemas ferroviarios de transporte masivo de dichas subregiones funcionales tendría un impacto, directo e indirecto, en la calidad de vida de cerca de la mitad de la población colombiana.

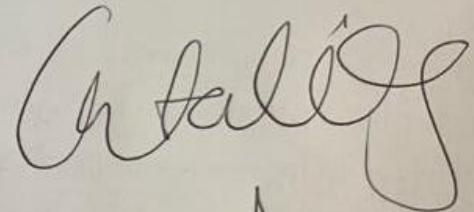
Actualmente, las 4 principales “subregiones funcionales”, las lideradas por Bogotá, Medellín, Cali y Barranquilla están estructurando proyectos de sistemas ferroviarios de transporte masivo de ámbito urbano-metropolitano y subregional; proyectos ferroviarios de tranvía moderno, tren ligero y trenes de cercanías, entre otros, como lo son “RegioTram” en Cundinamarca, “Ferrocarril Metropolitano Multipropósito” en Antioquia, “Tren de Cercanías del Valle” en el Valle del Cauca y “A Todo Tren” en Atlántico. El aspecto fundamental a tratar es cuál será su esquema de financiación, no solo para su implementación sino también para su operación, dado que hoy tenemos claro que esta última requiere de un esquema de subvenciones.

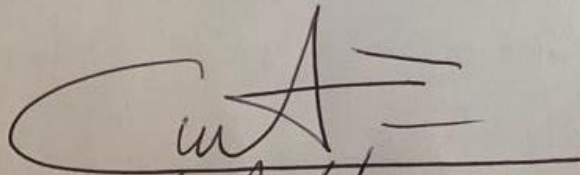
Es en este contexto que el presente proyecto de ley plantea como nueva fuente de financiación de los sistemas ferroviarios de transporte masivo urbano-metropolitano y

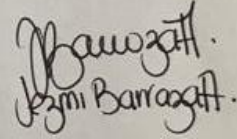
subregional, la opción de destinar parte de los excedentes operacionales de los peajes concesionados, y/o la opción de implementar una sobretasa a la tarifa de los peajes. Cabe precisar, que en ningún caso esto pone en riesgo las condiciones de remuneración de los contratos de concesión que se encuentren vigentes.

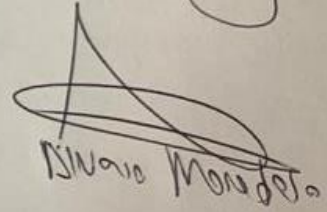
De los honorables congresistas,

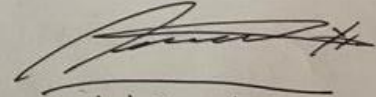
  
**JUAN FERNANDO REYES KURY**  
Representante a la Cámara  
Partido Liberal



  
Carlos Arango

  
Izumi Barragán

  
Sivarro Morales

  
Andrés Calle  
Partido Liberal



**CAMARA DE REPRESENTANTES  
SECRETARÍA GENERAL**

El día 30 de Julio del año 2019

Ha sido presentado en este despacho el  
Proyecto de Ley X Acto Legislativo \_\_\_\_\_  
No. 090 Con su correspondiente  
Exposición de Motivos, suscrito Por HR Juan F. Reyes  
HR Jezmi Barraza, HR Andres Calle, HR Carlos Ardila  
HR Alvaro Honedero

**SECRETARIO GENERAL**