

<p>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.</p> <p>3. Estacionamiento en vía pública. Las autoridades territoriales podrán cobrar contraprestaciones económicas por el estacionamiento de vehículos o zonas de estacionamiento regulado o denominadas zonas azules o espacio público habilitados para ello, sin perjuicio de que con anterioridad a la entrada en vigencia de la presente disposición hayan implementado el cobro por el estacionamiento en vía en aplicación del artículo 28 de la Ley 105 de 1993. Si así fuere, podrán modificar el marco regulatorio al de la contraprestación, para regirse por lo dispuesto en este numeral.</p> <p>4. Contraprestación por el acceso a zonas con infraestructuras que reducen la congestión. Las autoridades territoriales que adopten Plan de Movilidad Sostenible y Segura podrán establecer precios públicos diferenciales por acceso a zonas con infraestructuras de transporte construida para minimizar la congestión, cuyo cobro podrá realizarse a través de Sistemas Inteligentes de Transporte, pódicos o servicios de recaudo electrónico vehicular -REV- u otros.</p> <p>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 la seguridad vial y la promoción de energéticos y tecnologías de cero o bajas emisiones.</p> <p>5. Contraprestación por acceso a áreas con restricción vehicular o por circulación en el territorio. Las autoridades territoriales podrán incluir como mecanismo de gestión de la demanda y circulación vehicular, contraprestaciones por circulación plena en el territorio o definir áreas de congestión en las que sea necesario condicionar o restringir espacial o temporalmente el tránsito vehicular. La circulación en el territorio o el acceso a estas áreas podrá generar contraprestaciones o precios públicos a favor de la entidad territorial, quien definirá su valor y condiciones con base en estudios técnicos, según el tipo de medida, con fundamento en el avaluó del vehículo, impactos en materia ambiental y seguridad vial, tipo de vía o zona; los meses, días u horas determinadas de uso; y el tipo de</p>	<p>servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.</p> <p>En las áreas metropolitanas, la región metropolitana o donde haya autoridades regionales de transporte debidamente conformadas, los alcaldes municipales o distritales podrán, de común acuerdo, establecer áreas con restricción vehicular metropolitanas o regionales, para lo cual podrán ceder directamente los recursos obtenidos por este mecanismo a un fondo metropolitano o supramunicipal para la financiación del transporte público.</p> <p>6. Multas de tránsito. Las entidades territoriales podrán destinar un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial por concepto de multas de tránsito para el funcionamiento sostenible de sus sistemas de transporte público masivo y colectivo o transporte no motorizado. Dicho porcentaje deberá ser definido y soportado por un análisis técnico y financiero que identifique los costos y gastos 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.</p> <p>7. Factor tarifario al transporte público. Las autoridades de transporte podrán modificar las tarifas de los servicios de transporte público colectivo o masivo, a partir de la aplicación de factores tarifarios que permitirán obtener recursos para la sostenibilidad de otros servicios colectivos o masivos que operen en su jurisdicción.</p> <p>Además de las anteriores fuentes de financiación y pago, se podrán utilizar recursos de otras fuentes como sobretasa a la gasolina o al ACPM, en el porcentaje que le corresponde a la entidad territorial, así como recursos obtenidos a través de ingresos no operacionales.</p> <p>ARTÍCULO 174°. SERVICIOS CONEXOS AL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PASAJEROS. Se entenderán como parte del servicio de transporte público de pasajeros la operación e implementación del sistema de gestión y control de flota, la operación del sistema de recaudo, el servicio del operador tecnológico, y el servicio del integrador tecnológico.</p>
<p>ARTÍCULO 175°. Modifíquese el artículo 182 de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 182. ZONAS DIFERENCIALES PARA EL TRANSPORTE. Para garantizar las condiciones de accesibilidad y seguridad, promover la formalización del servicio de transporte público y garantizar a los pobladores los servicios de tránsito, el Ministerio de Transporte podrá crear zonas diferenciales para el transporte y el tránsito, dichas zonas estarán constituidas por un municipio y/o grupos de municipios, donde no existan sistemas de transporte cofinanciados por la Nación, y cuya vocación rural o características geográficas, económicas, sociales, culturales, raciales, multiétnicas u otras propias del territorio, impidan la normal prestación de los servicios de transporte o tránsito en las condiciones de la normativa vigente y aplicable. La extensión geográfica de la zona diferencial será determinada por el Ministerio de Transporte.</p> <p>El Ministerio de Transporte y las entidades territoriales, en forma coordinada, podrán expedir reglamentos de carácter especial y transitorio en materia de servicio de transporte público de pasajeros, mixto y de carga o servicios de tránsito con aplicación exclusiva en estas zonas.</p> <p>Los actos administrativos expedidos conforme a lo determinado como Zonas Estratégicas para el Transporte - ZET, con anterioridad a la presente Ley, se entenderán sujetos a lo establecido en este artículo para las Zonas Diferenciales de Transporte y mantendrán su vigencia.</p> <p>PARAGRAFO PRIMERO. En lo relacionado con el transporte escolar, el Ministerio de Educación Nacional acompañará al Ministerio de Transporte en el proceso de caracterización de las zonas diferenciales para el transporte dando prioridad a zonas rurales o de frontera, con el fin que las autoridades territoriales en el marco de sus competencias puedan garantizar el acceso efectivo de la población al sistema de educación.</p>	<p>ARTÍCULO 176°. Adiciónese al artículo 9 de la Ley 1702 de 2013 las siguientes funciones:</p> <p>ARTÍCULO 9°. FUNCIONES.</p> <p>(...)</p> <p>La Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV-, a partir de la expedición de la presente ley, ejercerá las funciones establecidas en la Ley 1702 de 2013 en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial, así mismo, tendrá las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Prevención, planificación, articulación, formulación de políticas y gestión de siniestros en los modos de transporte terrestre (carretero, férreo) y fluvial. Principalmente, promoverá acciones preventivas para disminuir la pérdida de vidas. 2. Planificación: Recopilar, procesar, analizar e interpretar toda la información necesaria que, sobre el tema de la seguridad del transporte, permita desarrollar investigación sobre causas y circunstancias de la accidentalidad en vías férreas y fluviales para planear, ejecutar y evaluar la política de seguridad vial. 3. Información: Desarrollar, fomentar la investigación sobre las causas y circunstancias de los accidentes en vías férreas y fluviales por medio del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, para sustentar la planificación, preparación, ejecución y evaluación de políticas de seguridad vial. Toda investigación técnica sobre accidentes en vías férreas y fluviales que contraten, ordenen o realicen directamente entidades públicas o privadas, deberá remitirse en copia a la ANSV para que esta formule las recomendaciones tendientes a la superación o mitigación de los riesgos identificados. Se considerará de interés público la investigación técnica de accidentes en vías férreas y fluviales en el territorio nacional. <p>PARÁGRAFO PRIMERO. Para el desarrollo de las nuevas funciones en los modos de transporte terrestre (férreo) y fluvial, de las contraprestaciones recibidas por la utilización de la infraestructura férrea y fluvial, el Ministerio</p>

<p>de Transporte definirá el porcentaje de estos recursos que se destinarán a la ANSV, para que ejerza sus funciones en los modos férreo y fluvial.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. La ANSV, para efectos de lo dispuesto en el presente artículo podrá modificar su planta de personal y estructura organizacional, siempre y cuando la misma se realice a costo cero o genere ahorros en los gastos de la entidad, en concordancia con el Plan de Austeridad del Gasto del Gobierno nacional.</p> <p>ARTÍCULO 177°. EFICACIA DE LAS CAMPAÑAS PARA LA SEGURIDAD VIAL. Con el fin de contribuir a la construcción de una cultura ciudadana en torno a la seguridad vial y de garantizar la eficiencia de los recursos destinados a la realización de campañas para el cuidado de la vida de los actores viales, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en un término no superior a tres (3) meses, implementará una estrategia de prevención de la siniestralidad que contenga campañas masivas de concientización en seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigida a todos los actores viales, inspirada en mensajes que de esta naturaleza se han adoptado en el país y que han demostrado efectos positivos de persuasión tales como "estrellas negras", "inteligencia vial", "entregue las llaves", "algunos animales no utilizan casco", "abróchate el casco", "tu ángel de la guarda tiene límite de velocidad", entre otras; lo anterior sin perjuicio de las demás campañas y estrategias que de acuerdo a su competencia esté realizando o proyecte realizar la Agencia, para ello deberá articular esfuerzos con las autoridades territoriales, de manera tal que los mensajes de las campañas se apropien con mayor efectividad. En todo caso, la Agencia Nacional de Seguridad Vial, deberá medir permanentemente el impacto y alcance de sus estrategias y campañas y comunicar el resultado de tales mediciones a través de su página Web.</p> <p>ARTÍCULO 178°. Modifíquese el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 52. PRIMERA REVISIÓN DE LOS VEHÍCULOS AUTOMOTORES. Los vehículos nuevos de servicio particular diferentes de motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes a partir del quinto (5°) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así</p>	<p>como las motocicletas y similares, se someterán a la primera revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes al cumplir dos (2) años contados a partir de su fecha de matrícula.</p> <p>PARÁGRAFO. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnicomecánica y de emisiones contaminantes.</p> <p>ARTÍCULO 179°. La Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá las tecnologías que permitan fortalecer el control, con énfasis en la capacidad de detección de infracciones, para la imposición de órdenes de comparendo por no contar con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito -SOAT-, y/o revisión técnico mecánica y emisión de gases contaminantes, y en coordinación con cada entidad territorial, implementará dichas tecnologías, de conformidad con la reglamentación que para tal efecto expida el Ministerio de Transporte.</p> <p>PARÁGRAFO PRIMERO. La Superintendencia de Transporte deberá implementar un sistema de control e indicadores de gestión para los organismos de tránsito, municipios y departamentos en el marco de sus competencias.</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Los organismos de Apoyo al Tránsito, con el fin de coadyuvar en mejorar los indicadores de siniestralidad y movilidad, podrán desarrollar campañas, en el marco de las pautas que determine la Agencia Nacional de Seguridad Vial, siempre y cuando no se afecte la tarifa establecida para los servicios que prestan, ni los requisitos de registro establecidos por el Ministerio de Transporte, ni tampoco las condiciones técnicas y tecnológicas para la realización de los servicios autorizados.</p> <p>PARÁGRAFO TERCERO. La Superintendencia de Transporte deberá vincular a todas las entidades que realizan cursos para obtener descuentos en las sanciones por infracciones a las normas de tránsito, al Sistema de Control y Vigilancia (SICOV) en un plazo máximo de seis (6) meses.</p> <p>ARTÍCULO 180°. Adiciónese el parágrafo segundo al artículo 2 de la Ley 1843 de 2017, así:</p> <p>ARTÍCULO 2°. CRITERIOS PARA LA INSTALACIÓN Y PUESTA EN OPERACIÓN.</p>
<p>(...)</p> <p>PARÁGRAFO SEGUNDO. Las autoridades de tránsito podrán instalar o habilitar sistemas automáticos, semiautomáticos u otros medios tecnológicos, fijos o móviles para la detección de infracciones en la infraestructura de los sistemas de transporte, (i) en los tramos y a la distancia que se requiera en la vía pública, (ii) en las estaciones o (iii) a bordo de la flota vehicular de los sistemas de transporte público, sin que se requiera autorización por parte del Gobierno nacional. Estos sistemas se orientarán principalmente a controlar la invasión de los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público, y en todo caso se deberán señalar las zonas vigiladas. Los recursos que se obtengan por la imposición de sanciones por parte de las autoridades de tránsito por circular sin autorización por los carriles exclusivos o preferenciales de los sistemas de transporte público se podrán destinar en un porcentaje hasta del 60% del recaudo correspondiente a la entidad territorial, para financiar la operación del respectivo sistema de transporte público.</p> <p>ARTÍCULO 181°. POSIBILIDADES DE GESTIÓN DE PROYECTOS INMOBILIARIOS Y DE EXPLOTACIÓN DE ACTIVIDADES OPERACIONALES PARA LOS ENTES GESTORES DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO. Los entes gestores de los sistemas de transporte público cofinanciados por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, podrán implementar para contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público y su institucionalidad asociada, las siguientes fuentes de ingresos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. En la infraestructura de transporte de los Sistemas de Transporte Público Masivos - SITM-, Sistemas Estratégicos de Transporte Públicos -SETP-, Sistemas Integrados de Transporte Público -SITP- y Sistemas Integrados de Transporte Regionales -SITR- se podrán desarrollar, adicional a los servicios conexos de los que trata el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, actividades complementarias de comercio, servicios, ocio, telecomunicaciones, entre otros, así como de aprovechamiento o explotación económica, siempre y cuando se garantice el adecuado funcionamiento del sistema de transporte y los recursos que se perciban se destinen en su totalidad a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Los entes gestores de los sistemas de transporte público podrán explotar directa o indirectamente las áreas que destinen a 	<p>actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- explotarán comercialmente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico, las áreas adyacentes al sistema de transporte público que se hayan generado o se vayan a generar según los estudios y diseños definitivos, con ocasión de la construcción de su infraestructura de transporte e independientemente de su naturaleza jurídica. El ente gestor deberá definir y delimitar las áreas de su interés y garantizar que los recursos que se generen contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. Las administraciones municipales o distritales actualizarán si es necesario la reglamentación concerniente al aprovechamiento económico del espacio público y para los bienes fiscales, su aprovechamiento se sujetará a lo dispuesto en los respectivos instrumentos de ordenamiento territorial de las entidades territoriales. 3. Los entes gestores de los sistemas -SITM-, -SETP-, -SITP- y -SITR- cofinanciados por el Gobierno nacional, podrán habilitar publicidad visual al interior y el exterior de su infraestructura en construcción u operación incluyendo cerramientos de obra, así como en su material rodante y/o vehículos, siempre y cuando los recursos contribuyan a la financiación del respectivo sistema o su ente gestor. La explotación podrá ser realizada por los entes gestores directa o indirectamente, conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico. Por su parte, las entidades territoriales podrán habilitar publicidad visual exterior en su sistema de movilidad. 4. Las áreas de los predios adquiridos total o parcialmente con recursos del Gobierno nacional en el marco de la cofinanciación de la que trata la Ley 310 de 1996 para la construcción e implementación de los sistemas de transporte público, que luego de culminada la obra hayan quedado o queden parcialmente disponibles o que vayan a quedar disponibles según los estudios y diseños definitivos, podrán ser utilizadas para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor. La explotación podrá ser pública o con participación privada, garantizando la