

ARTÍCULO 152. Modifíquese el literal a) del artículo [73](#) de la Ley 1753 del 2015, el cual quedará así:

Artículo [73](#). Procesos de recobros, reclamaciones y reconocimiento y giro de recursos del aseguramiento en salud.

(...)

a) El término para efectuar reclamaciones o recobros que deban atenderse con cargo a los recursos del Sistema General de Seguridad Social en Salud que administre la Adres será de dieciocho (18) meses a partir de la fecha de la prestación del servicio, de la entrega de la tecnología en salud o del egreso del paciente. Finalizado dicho plazo, sin haberse presentado la reclamación o recobro, prescribirá el derecho a recibir el pago y se extingue la obligación para la ADRES o la entidad que haga las veces con cargo a los recursos del sistema.

(...)



ARTÍCULO 153. SANEAMIENTO DEFINITIVO DE LOS PASIVOS DE LA NACIÓN CON EL SECTOR SALUD. Para efectos de lograr el saneamiento definitivo de las cuentas de servicios y tecnologías en salud no financiados con cargo a la UPC, así como los pasivos en salud de la atención de la emergencia sanitaria ocasionada por el Covid-19, deberán cumplirse las siguientes reglas:

1. El reconocimiento y pago de los servicios y tecnologías no financiados con cargo a la UPC prestados con anterioridad al 31 de diciembre de 2019 deberá ceñirse a las disposiciones contenidas en los artículos [237](#) y [245](#) de la Ley 1955 de 2019. Solo podrán reconocerse como deuda pública las cuentas que para el 31 de diciembre de 2023 presenten resultado definitivo de auditoría.

2. La ADRES adelantará los procesos de verificación que se requieran para determinar los montos adeudados por cuenta de las canastas de servicios y tecnologías en salud destinados a la atención del Coronavirus Covid-19 prestados durante la emergencia sanitaria y realizará el reconocimiento y pago de los mismos. En ningún caso, el valor pagado por estas atenciones podrá superar el valor máximo para reconocimiento establecido por el Ministerio de Salud y Protección social.

3. En lo relacionado con los servicios y tecnologías no financiados con cargo a la UPC, prestados entre el 1o de enero de 2020 y hasta el 31 de diciembre de 2022, podrán reconocerse los ajustes a los presupuestos máximos de conformidad con las recomendaciones que realicé la Comisión Asesora de Beneficios, Costos, Tarifas y Condiciones de Operación del Aseguramiento en Salud, o quien haga sus veces.

Las cuentas que cumplan con las condiciones señaladas serán reconocidas como deuda pública y podrán ser pagadas con cargo al servicio de deuda pública del Presupuesto General de la Nación.

Los montos que serán reconocidos como deuda pública y pagados, en virtud de lo establecido en este artículo no podrán exceder el valor máximo que para cada vigencia se determine en el plan financiero de la vigencia correspondiente.



ARTÍCULO 154. COFINANCIACIÓN DE LA ATENCIÓN EN SALUD DE LA POBLACIÓN MIGRANTE. La Nación cofinanciará las atenciones en salud de la población migrante no afiliada; para el efecto, se destinarán los excedentes de los recursos de que trata el literal j) del artículo [67](#) de la Ley 1753 de 2015 así como los excedentes de los recursos de que trata el artículo [198](#) del Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, con corte a 31 de diciembre de cada vigencia. Estos recursos se incorporarán en el presupuesto de la Administradora de Recursos del Sistema General de Seguridad Social (ADRES) de la siguiente vigencia y serán asignados por el Ministerio de Salud y Protección Social a los departamentos y distritos, quienes los ejecutarán en cumplimiento del numeral 43.2.11 del artículo [43](#) y el artículo [45](#) de la Ley 715 de 2001. Esto podrá aplicarse una vez garantizado el aseguramiento en salud.



ARTÍCULO 155. Modifíquese el artículo 3o de la Ley 1797 de 2016, el cual quedará así:

Artículo 3o. Destinación de los excedentes resultantes del proceso de saneamiento de aportes patronales financiados con recursos del situado fiscal y del sistema general de participaciones. Los recursos excedentes resultantes del proceso de saneamiento de aportes patronales, de que trata el artículo 85 de la Ley 1438 de 2011, correspondientes a las vigencias 1994 a 2016, financiados con recursos del Situado Fiscal y del Sistema General de Participaciones, se destinarán si las entidades territoriales lo consideran pertinente al pago de la deuda acumulada al cierre de la vigencia 2022 por conceptos de servicios y tecnologías en salud prestados a la población migrante no afiliada y/o a la población pobre en lo no cubierto con subsidios a la demanda; de no existir deudas por estos conceptos, se podrán destinar al saneamiento fiscal y financiero de la red pública prestadora de servicios de salud.

Los recursos excedentes que no fueron saneados y que se encuentren en poder de las Entidades Promotoras de Salud (EPS), de las Entidades Obligadas a Compensar (EOC), de las Administradoras de Riesgos Laborales (ARL), de las Entidades Administradoras de Pensiones y de las Administradoras de Fondos de Cesantías (AFC) serán girados a la ADRES; estos recursos, junto con los que por este concepto tenga la ADRES, serán distribuidos entre los departamentos y distritos, conforme a los criterios definidos por el Ministerio de Salud y de Protección Social y se destinarán a los mismos conceptos previstos en el inciso anterior.

Los recursos excedentes que fueron saneados y que se encuentren en poder de las Empresas Sociales del Estado o de la Entidad Territorial, serán ejecutados por estas para el pago de servicios y tecnologías en salud prestados a la población migrante no afiliada y/o a la población pobre en lo no cubierto con subsidios a la demanda.



ARTÍCULO 156. CONDONACIÓN O RESTITUCIÓN DE LOS RECURSOS DE QUE TRATA EL ARTÍCULO 5o DE LA LEY 1608 DE 2013. Para garantizar la continuidad de los servicios de salud y fomentar la inversión en la red pública hospitalaria, condónese toda la obligación que las entidades territoriales tengan con la Nación a la entrada en vigencia de la

presente ley por concepto de los recursos que, en el marco del artículo 5o de la Ley 1608 de 2013, les hubieren asignado para el pago de deudas reconocidas y no pagadas en el régimen subsidiado, y que no hubieren reintegrado, cuando se presenten y aprueben proyectos de inversión en infraestructura, dotación y suministros de instituciones de salud públicas en su ámbito territorial o se destinen recursos para la financiación de las atenciones en salud a la población migrante no afiliada para ejecutarse dentro del término de cuatro (4) años contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Salud y Protección Social, reglamentará los lineamientos de los proyectos de inversión, los requisitos y demás condiciones que dan lugar a la condonación, según lo dispuesto en el presente artículo.

Los recursos que no sean condonados conforme a lo previsto en el párrafo anterior, deberán reintegrarse a la ADRES en su totalidad por parte de las entidades territoriales que tengan la obligación de restituir estos recursos dentro de los cuatro (4) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley y se autoriza al Ministerio de Salud y Protección Social para efectuar el descuento de los montos adeudados con cargo a los recursos del Sistema General de Participaciones de Libre Inversión, en los términos señalados en el inciso 4 del numeral 1 del artículo 5o de la Ley 1608 de 2013, cuando las entidades territoriales hayan informado al Ministerio de Salud y Protección Social, que dicho reintegro se efectuaba con cargo a los recursos de regalías y no hayan efectuado el respectivo trámite de solicitud para la ejecución <de estos.>*

Notas del Editor

* Destaca el editor que el texto de este inciso del pdf original firmado, publicado en Presidencia, incliye la expresión: '... de estos.'

Los recursos reintegrados a la Administradora de los Recursos del Sistema de Seguridad Social en Salud (ADRES), a partir de la entrada en vigencia de la presente ley; en el marco del artículo 5o de la Ley 1608 de 2013, serán destinados para la financiación de las atenciones en salud a la población migrante no afiliada. El Ministerio de Salud y Protección Social, con base en la disponibilidad de recursos efectuará la distribución de <estos>* a los departamentos y distritos; y la ADRES efectuará el giro directo a la red prestadora de servicios de salud.

Notas del Editor

* Destaca el editor que el texto de este inciso del pdf original firmado, publicado en Presidencia, incliye la expresión: '... estos...'

Concordancias

Decreto 2259 de 2023 (DUR 780; Capítulo [2.3.2.6](#))



ARTÍCULO 157. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 643 de 2001, el cual quedará así:

Artículo 21. Apuestas permanentes o chance. Es una modalidad de juego de suerte y azar en la cual el jugador, en formulario que para todo medio de comercialización podrá ser físico o electrónico, en forma sistematizada, indica el valor de su apuesta y escoge un número de no más de cinco (5) cifras, de manera que si su número coincide, según las reglas predeterminadas, con

el resultado del premio mayor y una cifra de la serie o con el resultado de un premio seco de la lotería <o del>* de juego autorizado para el efecto, nacional o extranjero, gana un premio en dinero, de acuerdo con un plan predefinido y autorizado por el Gobierno Nacional sin que se exija la incorporación del plan de premios en el contenido del formulario físico.

Notas del Editor

* Destaca el editor que el texto de este inciso del pdf original firmado, publicado en Presidencia, incluye la expresión: '... o del ...'.

Las entidades concedentes autorizarán a los concesionarios incentivos que permitan ampliar el portafolio en aras de contrarrestar el mercado de los juegos ilegales.

Los sorteos de las loterías y de los juegos autorizados para efectos del juego de Apuestas Permanentes o Chance se realizarán mediante baloteras neumáticas y/o generadores aleatorios de números debidamente certificados y/o cualquier otro medio tecnológico certificado que garantice la aleatoriedad y transparencia en la selección de los números, de acuerdo con la reglamentación que establezca el Consejo Nacional de Juegos de Suerte y Azar.

La transmisión de los sorteos se podrá realizar en cualquier sitio, con la supervisión de la entidad concedente, utilizando cualquier medio, sean canales de televisión, redes sociales, páginas web del operador del juego de suerte y azar o las herramientas tecnológicas avaladas por el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, acudiendo a la estrategia omnicanalidad y sorteos multirred, garantizando el libre acceso a la visualización en tiempo real del respectivo sorteo.

Tanto los formularios físicos como digitales soporte de las ventas, como los formularios y/o comprobantes físicos y/o digitales soporte de los premios pagados, se conservarán por el término previsto en la normativa vigente. En el caso de formularios y/o comprobantes físicos, los mismos se podrán digitalizar para su conservación en sistemas de almacenamiento en la nube o bajo herramientas tecnológicas para tal fin, en cuyo caso no es necesario conservarlos físicamente.

En los pliegos de condiciones y en los contratos de concesión, las entidades concedentes no podrán establecer requisitos que no estén previstos en la ley, ni aquellos que no estén directamente relacionados con el objeto a contratar. Se prohíbe la exigencia de cualquier obligación cuya destinación de recursos producto del monopolio no esté prevista en la ley de régimen propio.



ARTÍCULO 158. Modifíquese el artículo 19 de la Ley 643 de 2001, el cual quedará así:

Artículo 19. Sorteos extraordinarios de loterías. Los departamentos, el Distrito Capital, la Sociedad Nacional de la Cruz Roja Colombiana y los municipios autorizados por esta ley, están facultados para realizar anualmente dos sorteos extraordinarios en forma individual, asociada o mixta; las uniones temporales, las asociaciones y demás sociedades que estén operando sorteos extraordinarios o los vayan a operar, podrán realizar dos sorteos al año por cada asociado

siempre y cuando no supere doce (12) sorteos al año y en ningún caso ninguna lotería podrá hacer más de un sorteo por mes.

Para este efecto, podrán asociarse entre sí, por intermedio de las empresas operadoras de Lotería Tradicional o de las Sociedades de Capital Público que se hayan constituido para la explotación de las mismas. El Gobierno Nacional fijará el cronograma correspondiente.

Parágrafo. La Sociedad Nacional de la Cruz Roja Colombiana podrá destinar los recursos obtenidos de la explotación de los juegos de suerte y azar para financiar los servicios de salud que se atiendan por esa Institución, así como aquellos encaminados al bienestar físico, mental y social de las personas; actividades de promoción de la salud, bienestar social y de prevención de las enfermedades: capacitación del voluntariado en áreas de la salud; acciones de respuesta en salud ante situaciones de urgencia, emergencia y desastres, teniendo en cuenta el sentido universal de solidaridad para con las personas que tengan necesidad de su protección y de su asistencia.



ARTÍCULO 159. Modifíquese el inciso 2o y adiciónense los párrafos 2o y 3o al artículo 22 de la Ley 643 de 2001, así:

Artículo 22. Explotación del juego de las apuestas permanentes o chance.

(...)

Solo se podrá operar el juego de apuestas permanentes o chance a través de terceros seleccionados mediante el trámite de licitación pública que otorgue la concesión cuyo plazo será de cinco (5) años, prorrogables por una sola vez antes del vencimiento del plazo inicial y siempre que el concesionario demuestre el cumplimiento de las condiciones determinadas por la entidad concedente para el desarrollo de las apuestas de las que trata el presente artículo.

(...)

PARÁGRAFO 2o. Lo establecido en el inciso segundo del presente artículo, solo será aplicable a las nuevas concesiones que se celebren con posterioridad a la vigencia de la ley que adiciona el presente párrafo.

PARÁGRAFO 3o. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo del artículo [14](#) de la Ley 1437 de 2011, la entidad concedente deberá responder las solicitudes relativas a la prórroga de la que trata el presente artículo, en el sentido que considere, en un término de dos (2) meses.



ARTÍCULO 160. DEL INSTITUTO DE EVALUACIÓN TECNOLÓGICA EN SALUD (IETS). El Instituto de Evaluación Tecnológica en Salud (IETS), entidad descentralizada indirecta o de segundo grado del orden nacional, estará adscrito al Ministerio de Salud y Protección Social y, los gastos de funcionamiento e inversión del IETS serán cubiertos por el

citado Ministerio, para lo cual deberá destinar y transferir los recursos necesarios de su presupuesto.



ARTÍCULO 161. FORTALECIMIENTO PARA AGILIZAR LAS AUTORIZACIONES DE LOS PROCESOS DE FABRICACIÓN, VENTA E IMPORTACIÓN DE MEDICAMENTOS Y DISPOSITIVOS Y TECNOLOGÍAS EN SALUD. El Ministerio de Salud y Protección Social, en articulación con el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación, adoptará las decisiones necesarias para fortalecer e incrementar la capacidad de fabricación, semielaboración, venta, importación de medicamentos, vacunas, dispositivos y otras tecnologías en salud en condiciones de calidad, seguridad, eficacia, acceso a medicamentos y competitividad.

Estas medidas incluirán, aunque no estarán limitadas a, las siguientes:

1. Agilizar y priorizar la evaluación y certificación de Buenas Prácticas de Manufactura, y demás certificaciones que sean requeridas, para la instalación de nuevas plantas de producción en el país, así como para la ampliación y/o adecuación de las existentes.

2. Dar prioridad y reducir los tiempos aplicados a las solicitudes de trámites relacionados con los registros sanitarios correspondientes a las modalidades de fabricar y vender, importar, semielaborar y vender y de importar y vender.

3. Agilizar la entrada al mercado de medicamentos competidores (de marca o genéricos) en todos los segmentos farmacéuticos. Para esto, el Ministerio de Salud y Protección Social asegurará que se incrementen las capacidades del Instituto Nacional de Vigilancia de Medicamentos y Alimentos (Invima) y se puedan establecer las siguientes modificaciones:

a) Todos los trámites relacionados con evaluaciones farmacéuticas y legales de los medicamentos sean realizados por dependencias internas del Invima bajo criterios de idoneidad técnica y eficiencia, y no requieran conceptos previos de la Comisión Revisora. En el mismo sentido, a la Comisión Revisora solo le corresponderá emitir conceptos sobre la evaluación farmacológica de medicamentos nuevos, y en relación con aquellos temas o elementos que les sean asignados conforme al Reglamento.

b) En el caso de aquellos medicamentos competidores (de marca o genéricos) que, de acuerdo con los criterios y listados de principios activos definidos por el Ministerio de Salud, requieran en la evaluación farmacéutica de estudios de bioequivalencia y/o biodisponibilidad, la aprobación de tales estudios será realizada por una dependencia técnica interna del Invima en un plazo inferior a 3 meses.

c) Se adopten las medidas que permitan a Colombia recuperar las capacidades de realización de estudios de bioequivalencia y biodisponibilidad en el país, asegurando que los estándares exigidos a las instituciones que realicen estos estudios en el país no sean más rigurosos que los exigidos en América Latina por las autoridades sanitarias de referencia reconocidas de Nivel IV por la Organización Panamericana de la Salud, y la Organización Mundial de la Salud. Así mismo, cuando una institución sea certificada por el Invima para realizar este tipo de estudios, no

se requerirá aprobación previa de los protocolos de los estudios que ella realice, y solo se requerirá aprobación del resultado de los mismos.

d) Se identifiquen aquellos medicamentos correspondientes a terapias de alto costo y para enfermedades huérfanas, así como aquellos en riesgo de situación de desabastecimiento, en los que por razones de salud pública y/o de seguridad sanitaria sea necesario mantener o ampliar la producción en Colombia, para que se de prioridad a todos los trámites relacionados con sus registros sanitarios, en las modalidades de fabricar y vender, importar, semielaborar y vender y de importar y vender.

4. Para la adquisición de vacunas, otros biológicos y otros productos de interés en salud pública, el Ministerio de Salud y Protección Social, o cualquier otra entidad pública del orden nacional con competencia podrá* adquirir estos productos, abrirá un proceso de adquisición en el territorio nacional dirigido a entidades públicas, mixtas y privadas, de cualquier orden, a través del mecanismo contractual que resulte aplicable de conformidad con la normatividad vigente en la materia. Adicionalmente se podrán celebrar, de manera directa, con entidades de naturaleza pública o mixta de cualquier orden, acuerdos de venta y suministro, así como otro tipo de acuerdos para la provisión y desarrollo de vacunas y otros biológicos, incluyendo aquellos descritos en la Ley [2064](#) de 2020. Para ello, podrán autorizarse compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales.

Notas del Editor

* Destaca el editor que el texto de este inciso del pdf original firmado, publicado en Presidencia, en vez de 'podrá' dice 'para'.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Salud y Protección Social, el Ministerio de Relaciones Exteriores, el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y el Invima, podrán desarrollar una estrategia diplomática para apoyar el proceso de precalificación de la Organización Mundial de la Salud, de las entidades productoras locales de vacunas.

ARTÍCULO 162. Créase el Instituto Nacional de Donación y Trasplante de Órganos y Tejidos (INDTOT), como una entidad adscrita al Ministerio de Salud y Protección Social, con autonomía administrativa, personería jurídica y autonomía presupuestal, su domicilio será la ciudad de Bogotá y contará con la estructura interna y la planta de personal que el Gobierno nacional establezca en desarrollo de sus facultades; tendrá como objeto coordinar y operar el Sistema Nacional de Donación y Trasplante de Órganos y Tejidos de Colombia, el cual tendrá como propósito la dirección e integración de los diferentes actores que participan en los procesos de donación y trasplante, tales como Ministerio de Salud y Protección Social, Instituto Nacional de Salud, INVIMA, bancos de tejidos, IPS generadoras y trasplantadoras, direcciones departamentales y distritales de salud, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses y los demás actores que resulten necesarios para el cumplimiento de su objeto. Sus objetivos específicos son la coordinación de actividades relacionadas con la promoción, donación, extracción, recuperación, transporte, conservación, trasplante e implante de órganos y tejidos con el objeto de hacerlos accesibles en condiciones de calidad, en forma oportuna y suficiente a la población colombiana, siguiendo los principios de cooperación, eficiencia, equidad y solidaridad. Para su implementación se realizarán los ajustes institucionales y administrativos que integren en el INDTOT las funciones correspondientes, así como los presupuestos asociados. Su

implementación estará sujeta al Marco de Gasto de Mediano Plazo y al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Salud y protección social expedirá la reglamentación del INDTOT y el Sistema Nacional de Donación y Trasplante de Órganos y Tejidos en Colombia en los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley.



ARTÍCULO 163. EMERGENCIAS DE SALUD PÚBLICA DE IMPORTANCIA INTERNACIONAL. Para efectos de la aplicación de la Ley [2064](#) de 2020, las emergencias de salud pública de importancia internacional, tendrán el mismo tratamiento que las amenazas de epidemia o de pandemia.



ARTÍCULO 164. Modifíquese el artículo [65](#) de la Ley 715 de 2001, el cual quedará así:

Artículo [65](#). Planes maestros de inversiones en infraestructura y dotación en salud (PMIDS) departamentales o distritales y nacional. Cada diez (10) años, en sincronía con el período del Plan Decenal de Salud, el Gobierno Nacional preparará y formulará el Plan Maestro de Inversiones en Infraestructura y Dotación en Salud (PMIDS) con la participación de las secretarías de salud departamentales y distritales, o quien haga sus veces, proponiendo dentro de los doce (12) meses iniciales de gobierno, un plan maestro de inversiones públicas en infraestructura y dotación en salud, en el cual se incluirán las destinadas a infraestructura, así como la dotación, equipamiento y equipos biomédicos que el Ministerio de Salud y Protección Social determine, que sean de control especial, y no especial en lo que se considere prioritario, conforme a la metodología que defina el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Salud y Protección Social.

Las secretarías de salud departamentales y distritales, o quien haga sus veces, deberán presentar cada cuatro (4) años los Planes de Inversión dentro de los seis (6) primeros meses, en concordancia con el periodo de gobierno, y podrán hacer ajustes a los PMIDS, cada cuatro (4) años o cuando se presenten contingencias que ameriten una revisión y ajuste.

El Ministerio de Salud y Protección Social y las entidades territoriales harán el seguimiento sobre los mismos, se priorizarán inversiones que requieran acompañamiento de la Nación en el mediano plazo, de acuerdo con la disponibilidad fiscal, articulando fuentes de financiación, según la reglamentación que se expida para el efecto. El Plan Maestro de Infraestructura y Dotación en Salud Nacional (PMIDSN) comenzará a regir a partir del año 2024.

PARÁGRAFO 1o. Mientras no se apruebe un nuevo PMIDS, continuarán vigentes las propuestas de inversión del plan anterior de no haberse concluido.

PARÁGRAFO 2o. Los municipios en el marco de sus competencias en prestación de servicios presentarán sus proyectos a los departamentos, que deberán incluirlos en sus Planes de Inversiones de Infraestructura y dotación de la entidad territorial como capítulo independiente.

PARÁGRAFO 3o. En todo caso, mientras se consolidan los Planes Maestros de Inversiones en infraestructura y Dotación en Salud (PMIDS), continuarán vigentes los Planes Bienales de inversión de las entidades territoriales.



ARTÍCULO 165. SISTEMA PROPIO ESPECIAL EN SALUD DE LAS UNIVERSIDADES ESTATALES U OFICIALES. Continuará vigente el sistema propio especial en salud de las universidades estatales u oficiales establecido por el artículo [57](#) de la Ley 30 de 1992, con las modificaciones introducidas por la Ley 647 de 2001 y la Ley 1443 de 2011, el cual será financiado con los recaudos por cotizaciones de sus afiliados y de la universidad respectiva, así como con los recursos que se apropien por parte de las universidades para tal efecto.

PARÁGRAFO. Los miembros del núcleo familiar de las personas cotizantes al régimen propio especial podrán pertenecer al respectivo régimen. En consecuencia, cuando la persona afiliada como cotizante o su cónyuge, compañero o compañera permanente tenga una relación laboral o ingresos adicionales sobre los cuales esté obligado a cotizar al sistema general, la respectiva cotización se hará directamente al régimen especial de la universidad correspondiente, quien reconocerá y pagará las prestaciones económicas a que haya lugar conforme a lo definido para cada régimen especial.



ARTÍCULO 166. POLÍTICA NACIONAL DE SALUD MENTAL. El Gobierno Nacional bajo la coordinación técnica del Ministerio de Salud y Protección Social, y con la participación del Consejo Nacional de Salud Mental actualizará la política nacional de salud mental individual y colectiva en la cual se abordarán líneas estratégicas con acciones transectoriales de mediano y largo plazo que incidan en los determinantes sociales de la salud mental, por entornos de desarrollo, curso de vida distinguiendo los enfoques poblacional, interseccional y territorial que contemple la promoción de la salud mental, la prevención, atención integral, rehabilitación e inclusión social de la población con afectaciones en salud mental, consumo problemático de sustancias psicoactivas, y las situaciones de violencia. Esta política deberá también abordar la eliminación del estigma y discriminación, el desarrollo de habilidades para la vida y competencias socioemocionales, y la identificación oportuna de problemas mentales. Así mismo, se realizará asistencia técnica articulada con las entidades territoriales del país para la implementación de dicha política en articulación con la estrategia de atención primaria en salud y rehabilitación basada en la comunidad.

El Ministerio de Salud y Protección Social garantizará la estructura organizacional que permita la implementación y ejecución de esta política

Para apoyar la implementación de las acciones que harán parte de la política se creará la Red Mixta Nacional y Territorial en Salud Mental conformada por las diferentes instancias por Organizaciones no Gubernamentales, Universidades y Centros de Investigación, sector privado, Organizaciones internacionales, Comunidades locales y líderes comunitarios que aporten a los temas de Bienestar Mental, entidades dedicadas a la prestación y el cuidado, así como a los diferentes colegios que recogen las disciplinas asociadas a la atención integral de salud mental. El funcionamiento de las redes nacionales y territoriales será organizado por el Consejo Nacional de Salud Mental, en apoyo del Ministerio de Salud y Protección Social.

PARÁGRAFO. El Consejo Nacional de Salud Mental deberá rendir un informe anual ante las Comisiones Séptimas Constitucionales del Congreso de la República para lo de su competencia.



ARTÍCULO 167. ATENCIÓN EN SALUD MENTAL PARA EL SECTOR CARCELARIO Y PENITENCIARIO EN COLOMBIA. Instaurar la atención integral en salud mental y adicciones en los centros carcelarios, centros penitenciarios y centros de reclusión a menores para que se realicen tamizajes de ingreso y egreso que permitan identificar el tratamiento que conduzca a la resocialización.

Asimismo, la población privada de la libertad en centros recibirá atención continua bajo 3 ejes fundamentales: promoción; prevención y atención integral. Además, tendrá un enfoque diferencial incluyendo, mujeres, población LGTBIQ+, población indígena y población racial.



ARTÍCULO 168. Adiciónese el artículo 16A a la Ley 1164 de 2007, así:

Artículo 16A. De la formación continua del talento humano en salud. Se entiende por formación continua del Talento Humano en Salud, los procesos y actividades permanentes, entrenamiento y fundamentación teórico-práctica, dirigidos a complementar, actualizar, perfeccionar, renovar o profundizar conocimientos, habilidades, técnicas y prácticas por parte de las profesiones y ocupaciones en el contexto del Sistema de Salud colombiano, y que complementan su formación básica de educación superior, o de Educación para el Trabajo y el Desarrollo Humano (ETDH), el cual guardará coherencia con el Sistema Nacional de Cualificaciones.



ARTÍCULO 169. Modifíquese el artículo 206 de la Ley 23 de 1982, el cual quedará así:

Artículo 206. Créase la tasa para la recuperación de los costos de los servicios prestados por la Dirección Nacional de Derecho de Autor, con criterios de progresividad y equidad, en ejercicio de su función misional, para proteger a los titulares del derecho de autor y derechos conexos y garantizar la creatividad productiva que permita contribuir al desarrollo de las industrias culturales y la riqueza del país.

El sujeto activo de la tasa creada por la presente ley será la Dirección Nacional de Derecho de Autor. Tendrán la condición de sujeto pasivo de la tasa, las personas naturales o jurídicas que soliciten cualquiera de los servicios prestados por la Dirección Nacional de Derecho de Autor, con excepción de los trámites de conciliación y los trámites relacionados con asuntos jurisdiccionales.

Son hechos generadores de la tasa que se crea en la presente ley, los siguientes:

1. Expedición de registros, certificados, inscripciones, modificaciones y cancelaciones de registros.

2. Expedición de paz y salvos.
3. Inscripción de dignatarios y control de legalidad de reformas estatutarias y de presupuesto.
4. Otorgamiento de personería jurídica y autorización de funcionamiento.

La base para la liquidación de la tasa será el costo de los servicios correspondientes a cada uno de los hechos generadores establecidos en el presente artículo, conforme la metodología de cálculo que establezca el Gobierno Nacional a través del Ministerio del Interior.

PARÁGRAFO 1o. La Dirección Nacional de Derecho de Autor fijará y actualizará anualmente las tarifas de los servicios que preste, por cada uno de los hechos generadores de la tasa. Las tarifas se fijarán en Unidades de Valor Tributario (UVT)* vigentes y se cobrarán como recuperación de los costos de los servicios prestados por la entidad, pero lo cual se utilizará el siguiente método y sistema, teniendo en cuenta los costos administrativos, financieros, directos e indirectos y de operación:

Notas de Vigencia

* A partir del 1 de enero de 2024 las referencias en salarios mínimos o en valores en UVT, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el artículo [313](#) de la Ley 2294 de 2023 -'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 "Colombia Potencia Mundial de la Vida"', publicada en el Diario Oficial No. 52.400 de 19 de mayo de 2023-.

1. Método:

- a) Elaboración y normalización de flujogramas para los diferentes procesos con el propósito de determinar sus rutinas;
- b) Cuantificación de los materiales, suministros y los demás insumos tecnológicos y de recurso humano utilizados anualmente, en cada uno de los procesos y procedimientos definidos en el literal anterior. Estos insumos deben incluir unos porcentajes de los gastos de administración general de la Dirección Nacional de Derecho de Autor cuantificados siguiendo las normas y principios aceptados de contabilidad de costos;
- c) Valoración a precios de mercado de los insumos descritos en el literal anterior para cada uno de los procesos y procedimientos, incluido lo relacionado con almacenamiento y custodia del documento físico y digital;
- d) Valoración del recurso humano utilizado directamente en la prestación del servicio, tomando como base los salarios y prestaciones de la planta de personal de la Dirección Nacional de Derecho de Autor, así como el valor de los contratos que se celebren para el efecto;
- e) Cuantificación de los costos en función de los equipos, técnicas y tecnologías disponibles para

la operación de los servicios;

f) Estimación de las frecuencias de utilización de los servicios. La frecuencia se entiende como el número de operaciones o ejecuciones de cada uno de los servicios prestados por la Dirección Nacional de Derecho de Autor.

2. Sistema de costos:

El sistema para definir las tarifas es un sistema de costos estandarizables, en el que la valoración y ponderación de los factores que intervienen en su definición se realizará por medio de los procedimientos de costeo técnicamente aceptados.

La tarifa para cada uno de los servicios prestados por la Dirección Nacional de Derecho de Autor, será el resultado de sumar el valor de los insumos y de los recursos humanos utilizados, de conformidad con los literales c), d) y e) del presente párrafo, divididos cada uno por la frecuencia de utilización de que trata el literal f) del presente artículo. El valor máximo de la tasa a cobrar por los hechos generadores 1 y 2 del presente artículo será de dos (2) unidades de valor tributario (UVT)* vigente. El valor máximo de la tasa a cobrar por los hechos generadores 3 y 4 del presente artículo será de diez (10) unidades de valor tributario (UVT)* vigente.

Notas de Vigencia

- A partir del 1 de enero de 2024 las referencias en salarios mínimos o en valores en UVT, deberán ser calculados con base en su equivalencia en términos de la Unidad de Valor Básico (UVB) conforme lo dispuesto en el artículo [313](#) de la Ley 2294 de 2023 -'por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”’, publicada en el Diario Oficial No. 52.400 de 19 de mayo de 2023-.

PARÁGRAFO 2o. El Gobierno Nacional podrá revisar periódicamente los criterios para la determinación de las tarifas considerando mejoras en eficiencia que puedan resultar en menores costos en la prestación de los servicios a cargo de la Dirección Nacional de Derecho de Autor.

PARÁGRAFO 3o. El sujeto pasivo o usuario deberá acreditar el pago de la tarifa correspondiente al momento de solicitar el servicio a la Dirección Nacional de Derecho de Autor. El recaudo de la tasa de que trata la presente ley estará a cargo de la Dirección Nacional de Derecho de Autor y tendrá una destinación específica encaminada a proteger a los titulares del derecho de autor y de los derechos conexos y garantizar la creatividad productiva que permita contribuir al desarrollo de las industrias culturales y la riqueza del país.

PARÁGRAFO 4o. Los recursos serán incorporados en el presupuesto de la Dirección Nacional de Derecho de Autor, de conformidad con lo previsto en la Ley Orgánica de Presupuesto y se destinarán a financiar los objetivos y programas, para el cumplimiento de las políticas gubernamentales en materia de derecho de autor y derechos conexos.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Artículo declarado EXEQUIBLE, por el cargo basado en la violación del artículo [338](#) de la Constitución Política, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-055-24 según Comunicado de Prensa de 22 de febrero de 2024, Magistrada Ponente Dra. Cristina Pardo Schlesinger.



ARTÍCULO 170. Modifíquese el artículo [169](#) de la Ley 1955 de 2019, el cual quedará así:

Artículo [169](#). Derechos de propiedad intelectual sobre resultados de actividades de ciencia, tecnología e innovación financiados con recursos públicos. En los casos de proyectos de investigación y desarrollo de ciencia, tecnología e innovación, adelantados con recursos públicos, el Estado como titular de los derechos de propiedad intelectual derivados de estos proyectos podrá ceder dichos derechos a través de la entidad financiadora, sin que ello le constituya daño patrimonial. Las condiciones de esta cesión serán fijadas en el respectivo contrato, convenio o demás instrumentos generados en el marco de las competencias de cada entidad financiadora.

En todo caso, por declaratoria de interés público, el Estado, a través de la entidad financiadora, se reserva el derecho de obtener una licencia no exclusiva y gratuita de estos derechos de propiedad intelectual derivados de los proyectos financiados con recursos públicos. Así mismo, en caso de presentarse motivos de seguridad y defensa nacional, el titular de los derechos de propiedad intelectual derivados de los proyectos financiados con recursos públicos deberá ceder a título gratuito y sin limitación alguna al Estado, los derechos de propiedad intelectual que le correspondan. Los derechos de propiedad intelectual a ceder, así como sus condiciones de uso, serán fijados en el respectivo contrato o convenio o demás instrumentos generados en el marco de las competencias de cada entidad financiadora.

PARÁGRAFO. Cuando en el respectivo contrato, convenio o demás instrumentos generados en el marco de las competencias de cada entidad financiadora, se defina que el titular de derechos de propiedad intelectual es quien adelante y ejecute el proyecto, y este realice la explotación de dichos derechos, obteniendo ganancias económicas, deberá: i) acordar con la entidad financiadora un porcentaje de las ganancias obtenidas en la explotación de la Propiedad Intelectual de la cual es titular, caso en el cual deberá ser acordado con la Entidad Financiadora; o ii) donar el porcentaje a favor del Estado, con la posibilidad de acceder al mismo descuento que se causa para inversiones realizadas en investigación, desarrollo tecnológico o innovación conforme a la normativa vigente aplicable. En cualquiera de las opciones, cuando se realice la explotación de dichos derechos, será obligación de quien adelante y ejecute el proyecto, informar a la entidad financiadora dicha situación, para los efectos pertinentes.

En todo caso, el Estado deberá invertir los dineros obtenidos en actividades de ciencia, tecnología e innovación.



ARTÍCULO 171. DEMOCRATIZACIÓN DE LA CIENCIA A TRAVÉS DEL ACCESO A RESULTADOS DERIVADOS DE INVESTIGACIÓN FINANCIADA CON RECURSOS

PÚBLICOS. Con el propósito de fomentar la Ciencia Abierta en Colombia, quien con recursos públicos adelante o ejecute proyectos de investigación y desarrollo de ciencia, tecnología e innovación, se obliga a poner a disposición de la ciudadanía los resultados, productos, publicaciones y datos derivados de la investigación a través de infraestructuras y sistemas de información científicos estandarizados e interoperables que garanticen el acceso a los resultados científicos, tecnológicos e innovación del país.

En aquellos eventos en que no sea posible la publicación de los resultados, productos, publicaciones y datos derivados de la investigación anteriormente descritos por su naturaleza, efectos frente a derechos de propiedad intelectual propios o de terceros, relación con datos personales y/o estadísticos sujetos a reserva, o según lo dispuesto en la ley de transparencia y del derecho de acceso a la información pública nacional, se deberán justificar ante la entidad financiadora los motivos que impiden dicha publicación. Todo lo anterior, de conformidad con la Política Nacional de Ciencia Abierta del Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación o aquella que la modifique o sustituya.



ARTÍCULO 172. 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 de Pasajeros (SITM, SITP, SETP Y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50% del total del aporte del territorio.

Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares.

El Ministerio de Transporte verificará 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, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.
- g) Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.
- h) Estudio ambiental.

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 sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y 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. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

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 párrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

PARÁGRAFO 2o. Para los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo [12](#) de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1o de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal (CONFIS) podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo [26](#) de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencia futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo [26](#) solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente párrafo.

PARÁGRAFO 3o. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público (SETP), la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

PARÁGRAFO 4o. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin

que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO 5o. El Gobierno Nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno Nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo, aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO 6o. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte público que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) y su Sistema de Gestión y Control de Flota (SGCF); y cuya cobertura operacional sea inferior al 70% de las rutas del respectivo sistema.

PARÁGRAFO 7o. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO 8o. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología Sisbén IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario.

Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este

subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.



ARTÍCULO 173. Para proyectos férreos en todo el territorio nacional de sistemas de transporte público masivo de pasajeros, que cuenten con convenio de cofinanciación, la Nación podrá cofinanciar dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo un monto superior al setenta por ciento (70%). El Gobierno Nacional realizará los trámites presupuestales a que haya lugar a fin ajustar los aportes de la Nación en los convenios de cofinanciación correspondientes.



ARTÍCULO 174. 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. Las entidades territoriales o administrativas podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, los cuales serán canalizados a través de los fondos de estabilización y subvención tarifaria.

Estos fondos se adoptarán mediante acto administrativo, el cual deberá señalar las fuentes de los recursos que lo financiarán con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial y/o administrativa.

Las fuentes alternativas de financiación para la obtención de los recursos complementarios podrán ser las siguientes:

1. Recursos territoriales. Las autoridades de los departamentos, municipios, distritos o áreas metropolitanas podrán aportar recursos propios y recursos de capital para la sostenibilidad de los sistemas de transporte público. Para estos efectos las entidades territoriales podrán comprometer un porcentaje del recaudo del impuesto predial unificado para la sostenibilidad de su sistema de transporte público.

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 o distritos. Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio gravado.

Corresponderá a los 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 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.

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, pórticos o servicios de recaudo electrónico vehicular (REV) u otros.

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.

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 avalúo 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 servicio del vehículo, el número de pasajeros o el tipo de vehículo, entre otros.

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.

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.

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.

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.



ARTÍCULO 175. 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.



ARTÍCULO 176. Modifíquese el artículo [182](#) de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

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.

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.

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.

PARÁGRAFO 1o. 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.



ARTÍCULO 177. Adiciónese al artículo 9o de la Ley 1702 de 2013 las siguientes funciones:

Artículo 9o. Funciones.

(...)

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:

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.

PARÁGRAFO 1o. 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 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.

PARÁGRAFO 2o. 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.



ARTÍCULO 178. 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.



ARTÍCULO 179. Modifíquese el artículo 52 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:

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 (5o) año contado a partir de la fecha de su matrícula en el registro nacional automotor. Los vehículos nuevos de servicio público, así 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.

PARÁGRAFO. Los vehículos automotores de placas extranjeras, que ingresen temporalmente y hasta por tres (3) meses al país, no requerirán la revisión técnico-mecánica y de emisiones contaminantes.



ARTÍCULO 180. 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.

PARÁGRAFO 1o. 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.

PARÁGRAFO 2o. 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.

PARÁGRAFO 3o. 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.



ARTÍCULO 181. Adiciónese el párrafo segundo al artículo 2o de la Ley 1843 de 2017, así:

Artículo 2o. Criterios para la instalación y puesta en operación.

(...)

PARÁGRAFO 2o. 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.



ARTÍCULO 182. 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:

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 actividades complementarias conforme a las normas de contratación que les sean aplicables según su régimen jurídico.

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 participación del ente gestor titular del sistema de transporte público en los beneficios del proyecto.

PARÁGRAFO. Los predios destinados por naturaleza, uso o afectación a los sistemas de transporte público de pasajeros se catalogarán como infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 4o de la Ley 1682 de 2013, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, y podrán ser utilizados para el desarrollo de proyectos urbanísticos o negocios colaterales, o la aplicación de instrumentos como el Derecho Real Accesorio de Superficie en Infraestructura de Transporte, siempre y cuando los recursos generados se destinen a la financiación del respectivo sistema de transporte público o su ente gestor.



ARTÍCULO 183. APOYO A LA SOSTENIBILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO EN OPERACIÓN. La Nación apoyará, con sujeción a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo, la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno Nacional en alguno de sus componentes o modos, mediante la cofinanciación de hasta el cincuenta por ciento (50%), por una única vez del valor total de las inversiones correspondientes a infraestructura física; adquisición o modernización de sistemas inteligentes de transporte (recaudo, gestión y control de flota), vehículos automotores de cero o bajas emisiones ya vinculados a la operación: adquisición, y repotenciación de material rodante para sistemas férreos, y vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos, siempre y cuando estas inversiones no hayan sido incluidas en los convenios de cofinanciación para la implementación de los respectivos sistemas. Para efectos de los aportes a cargo de las entidades territoriales y los entes gestores, se tendrá en cuenta los valores que hayan pagado en material rodante y vehículos automotores de cero y bajas emisiones, con el objetivo de propender por la prestación del servicio en condiciones de calidad previo a los efectos de la pandemia.

La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad de

la entidad territorial o de quien esta delegue.

En estos casos el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que el proyecto se encuentre en operación y haya sido previamente cofinanciado por la Nación en alguno de sus componentes o modos.
2. Que la identificación de los componentes susceptibles de ser cofinanciados y la necesidad de costos esté soportada en una auditoría externa a cargo de una empresa de auditoría especializada que cumpla con las condiciones que establezca el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
3. Que se presente por parte de las entidades territoriales y el ente gestor una estrategia acompañada de indicadores de mejoramiento de calidad del servicio, orientada a lograr la sostenibilidad operacional del sistema.
4. Que se obligue a la actualización de los catastros de las entidades territoriales en donde se ubique el proyecto y la implementación de instrumentos de captura de valor del suelo.
5. Que el proyecto respectivo tenga estudios aprobados por la entidad territorial o el ente gestor que soporten la solicitud de cofinanciación y que contengan como mínimo lo siguiente:
 - a) Propuesta de modificación de la tarifa técnica, que contenga la identificación y separación de los costos operacionales de los no operacionales del sistema de transporte. Para ello, las entidades territoriales deberán revisar estructuralmente la composición de la tarifa técnica y su canasta de costos para separar aquellos costos no operacionales que hacen parte de dicha tarifa técnica.
 - b) Política tarifaria que permita estimar los ingresos tarifarios esperados en la senda del Marco Fiscal de Mediano Plazo y determinar el eventual déficit operacional que será cubierto con recursos del Fondo de Estabilización y Subvención Tarifaria (FET). Esta política deberá ser consistente con el plan de financiación de los costos operacionales señalado en el siguiente literal.
 - c) Plan de financiación de los costos operacionales, que incluya las fuentes ciertas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo para cubrir la tarifa técnica ajustada en su totalidad, vía ingresos tarifarios y/o aportes provenientes de otras fuentes alternativas de financiación canalizados a través del FET. Estas fuentes deberán acreditarse con certificados de disponibilidad presupuestal o vigencias futuras que aseguren un compromiso presupuestal que garantice la financiación del sistema de transporte durante la vigencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo.
 - d) Análisis de impacto legal, que determine la viabilidad de la propuesta y los mecanismos requeridos para su implementación.

e) Análisis de la capacidad fiscal territorial, considerada en un período mínimo equivalente al Marco Fiscal de Mediano Plazo, que permita cubrir tanto los recursos del porcentaje de la cofinanciación a su cargo como el déficit operacional no cubierto con recursos de tarifa al usuario, de acuerdo con el plan de financiación señalado previamente.

6. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte y especifique el esquema de cofinanciación, con base en los estudios del numeral anterior, a partir de los cuales se autorizarán los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades del proyecto.

7. 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.

8. Que el ente gestor sea sostenible en los términos establecidos en la Ley 86 de 1989 y cuente con un acuerdo con sus accionistas de capitalización y/o subvención en caso de que esta sostenibilidad se vea comprometida.

Para acceder a esta cofinanciación y a los desembolsos pactados en el convenio con la Nación, los entes gestores y las entidades territoriales deberán anualmente reportar ante el Ministerio de Transporte el comportamiento de su déficit operacional y de sus fuentes de financiación, realizando los ajustes que sean necesarios en las fuentes territoriales, sin que los mismos generen aportes adicionales de la Nación. Igualmente, los entes gestores y las entidades territoriales deberán certificar el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad y seguridad del servicio que se definan en el convenio de cofinanciación. El Gobierno Nacional solo realizará sus aportes cuando las entidades territoriales hayan cumplido con sus aportes y se haya verificado el cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de calidad del servicio, de acuerdo con lo que se establezca en el respectivo convenio de cofinanciación.



ARTÍCULO 184. 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 públicos cofinanciados por la Nación deben ser sostenibles, basados en la calidad de la prestación de servicio, control de la ilegalidad y de la evasión del pago de la tarifa por parte de las entidades territoriales.

Para ello, las tarifas que se cobren por la prestación del servicio, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial, si se requiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración y mantenimiento de los equipos.

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.

PARÁGRAFO. Los operadores de transporte y recaudo de los sistemas de transporte cofinanciados por la Nación deberán presentar la estructura de costos de la operación

correspondiente al año en curso, en el mes de noviembre de cada año a los entes gestores, quienes a su vez deberán remitirla al Ministerio de Transporte. El incumplimiento de esta obligación dará lugar a las investigaciones administrativas pertinentes por parte de la Superintendencia de Transporte.



ARTÍCULO 185. Para los nuevos proyectos férreos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros cofinanciados o por cofinanciar por la Nación, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo [12](#) de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1o de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de ejecución del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda, durante todo el periodo de gobierno de la entidad territorial con fundamento en estudios a nivel de factibilidad que serán suficientes para su declaratoria de importancia estratégica por el respectivo Consejo de Gobierno cuando se requiera.

PARÁGRAFO TRANSITORIO. La prohibición establecida en el último inciso del artículo [12](#) de la Ley 819 de 2003, no aplicará para el presente período de Gobernadores y Alcaldes, siempre que ello sea necesario para la ejecución de proyectos de desarrollo regional con declaratoria de importancia estratégica por el Gobierno Nacional.



ARTÍCULO 186. CONSEJO NACIONAL DE ECONOMÍAS CULTURALES Y CREATIVAS. Créese el Consejo Nacional de Economías Culturales y Creativas como instancia coordinadora intersectorial que facilite la construcción de lineamientos de política pública alrededor del sector de las culturas, las artes y los saberes. A través de esta instancia, el Estado promoverá el fortalecimiento de las instituciones públicas, privadas, mixtas y populares, orientadas a la promoción, defensa, divulgación y desarrollo de los procesos productivos del sector de las culturas, las artes y los saberes, que garanticen la creación, producción, circulación y apropiación de las expresiones artísticas y culturales en todo el territorio nacional.

El Consejo Nacional de Economías Culturales y Creativas, en adelante, sustituirá la institucionalidad que había sido designada al Consejo Nacional de Economía Naranja mediante el artículo [7o](#) de la Ley 1834 de 2017. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura reglamentará la conformación, funcionamiento y competencias del Consejo Nacional de Economías Culturales y Creativas.

PARÁGRAFO 1o. La creación de este Consejo no implicará remuneración alguna a sus miembros.

PARÁGRAFO 2o. El Consejo Nacional de Economías Culturales y Creativas deberá contar con la participación de al menos un representante del sector privado, que participará con voz y voto.



ARTÍCULO 187. TERRITORIOS CULTURALES, CREATIVOS Y DE LOS SABERES. Se entiende por Territorios Culturales, Creativos y de los Saberes (TCCS) los espacios de encuentro que promuevan la actividad permanente de la creación, circulación y apropiación de las prácticas y contenidos culturales, artísticos y de los saberes, respetando las lógicas, dinámicas e

instituciones culturales de cada territorio, donde la cultura sea un eje fundamental para la transformación social y para la construcción de paz en el país.

Los TCCS podrán ser reconocidos a través de actos administrativos de cada ente territorial, buscando siempre el objetivo de fortalecer las dinámicas territoriales, las muestras de oficios tradicionales y conocimientos ancestrales, los entornos de vecindad siempre abiertos a la ciudadanía, con ejercicios diferenciales, para mujeres, jóvenes y poblaciones étnicas. Garantizando que los distintos agentes del sector cultural, artístico y de sabedores, se encuentren en estos espacios para circular, articular y generar proyectos asociativos, de economías populares y solidarias que contribuyan al fortalecimiento de la economía cultural y creativa, a través de la gobernanza, la apropiación de derechos culturales, la participación comunitaria y el reconocimiento de la identidad cultural, patrimonial y educativa de cada territorio.

El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, reglamentará lo previsto en este artículo y establecerá un régimen de transición para que las Áreas de Desarrollo Naranja (ADN) que cumplan con los lineamientos y requisitos establecidos por el Ministerio de Cultura, puedan postularse y obtener la categoría de Territorios Culturales, Creativos y de los Saberes (TCCS).

PARÁGRAFO 1o. Previo al reconocimiento de un TCCS, se debe contar con concepto favorable y certificado por parte del Ministerio de Cultura, donde se evalúe la pertinencia de este proceso y los planes estratégicos que se llevarán a cabo para alcanzar los objetivos del TCCS, de conformidad con los lineamientos establecidos en la materia por parte del Ministerio de Cultura.

PARÁGRAFO 2o. Finalizado el régimen de transición, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Cultura, establecerá parámetros de seguimiento a los TCCS, donde se evalúe y apruebe la continuidad de esta categoría para cada territorio, a través de un concepto favorable y certificado de dicha entidad.



ARTÍCULO 188. Modifíquese el artículo [64](#) de la Ley 397 de 1997, el cual quedará así:

Artículo [64](#). Sistema Nacional de Formación y Educación Artística y Cultural para la Convivencia y la Paz. Créese el Sistema Nacional de Formación y Educación Artística y Cultural para la Convivencia y la Paz, cuyo objetivo es la consolidación de un sistema de formación con diversas modalidades para educación artística y cultural con una visión sistémica.



ARTÍCULO 189. SISTEMA NACIONAL DE CIRCULACIÓN DE LAS CULTURAS, LAS ARTES Y LOS SABERES. Créese el Sistema Nacional de Circulación de las Culturas, las Artes y los Saberes como el conjunto de actores, procesos, y relaciones el cual servirá como herramienta para la implementación efectiva de las diferentes iniciativas que permitan fortalecer la circulación artística y cultural a nivel nacional e internacional.

El Sistema diseñará, formulará e implementará las diferentes apuestas para fortalecer las expresiones y de Circulación de las Culturas, las Artes y los Saberes para orientar y brindar los lineamientos, técnicos, administrativos, jurídicos y presupuestales que permitan el impulso,

fortalecimiento y dignificación del quehacer artístico y cultural de todos los territorios del país.

PARÁGRAFO. El Sistema Nacional de Circulación de las Culturas, las Artes y los Saberes deberá articularse con el Sistema Nacional de Formación y Educación Artística y Cultural para la Convivencia y la Paz.



ARTÍCULO 190. Adiciónese el artículo [84A](#) a la Ley 715 de 2001, así:

Artículo [84A](#). Prohibición de gastos. Los recursos del Sistema General de Participaciones (SGP) son rentas de destinación específica, se asignan para inversión y gasto corriente del sector y deben destinarse de forma exclusiva a conceptos de gasto que tengan fundamento legal y constitucional.

Está prohibido financiar con recursos del Sistema General de Participaciones:

1. Gastos de funcionamiento de las entidades territoriales. Lo anterior, sin perjuicio de lo establecido en el artículo [357](#) de la Constitución Política para los recursos de la participación de Propósito General.
2. Deudas que las entidades territoriales contraigan por la omisión o contradicción con el procedimiento establecido por el ordenamiento jurídico.
3. Fallos judiciales y conciliaciones. Cada sección presupuestal debe contar con el rubro de sentencias y conciliaciones, el mismo debe provisionarse con recursos propios de libre destinación para el pago inmediato de sentencias ejecutoriadas.
4. Déficit generado en vigencias anteriores, a excepción de: a) las obligaciones laborales causadas y pendientes de pago que correspondan a contribuciones de nómina, aportes patronales con destino al Fomag y parafiscales, y, b) la devolución de los recursos prestados al sector desde el Fonpet en vigencias anteriores.



ARTÍCULO 191. Modifíquese el numeral 5 del artículo [193](#) del Decreto 663 de 1993 - Estatuto Orgánico del Sistema Financiero, el cual quedará así:

Artículo [193](#). Aspectos específicos relativos a la póliza.

(...)

5. Facultades del Gobierno Nacional. Con el fin de garantizar la permanente operatividad y sostenibilidad del Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT), le corresponde al Gobierno Nacional reglamentar las características y condiciones generales y técnicas de la póliza, sus cuantías y amparos, así como los demás aspectos necesarios para el funcionamiento de dicho

seguro.

La Superintendencia Financiera de Colombia revisará periódicamente las condiciones técnicas y financieras de la operación de este seguro, propósito para el cual solicitará a las entidades aseguradoras la información que estime conveniente.

En todo caso, en la determinación de las tarifas se observarán los principios de equidad, suficiencia y moderación y se podrán establecer rangos diferenciales según la naturaleza de los riesgos.



ARTÍCULO 192. GARANTÍA DEL ACCESO A AGUA Y SANEAMIENTO BÁSICO. El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio definirá las condiciones para asegurar de manera efectiva al acceso a agua y al saneamiento básico en aquellos eventos en donde no sea posible mediante la prestación del servicio público de acueducto, alcantarillado y aseo y/o los esquemas diferenciales, incluyendo la posibilidad de garantía a través de medios alternos y los lineamientos del mínimo vital.

PARÁGRAFO. Los medios alternos serán definidos por el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio para efectos de esta reglamentación.

SECCIÓN IV.

PROTECCIÓN DE LA VIDA Y CONTROL INSTITUCIONAL DE LOS TERRITORIOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UNA SOCIEDAD SEGURA Y SIN VIOLENCIAS.



ARTÍCULO 193. FORMULACIÓN, ADOPCIÓN E IMPLEMENTACIÓN DE LA NUEVA POLÍTICA NACIONAL DE DROGAS. El Gobierno Nacional formulará, adoptará e implementará una nueva Política Nacional de Drogas con una proyección a diez años de manera participativa e incluyente con un enfoque de género diferencial y territorial, en el marco de espacios de articulación interinstitucional y de participación de distintos actores de la sociedad civil incluyendo comunidades campesinas, para avanzar hacia un nuevo paradigma de política centrado en el cuidado de la vida, con énfasis en la transformación territorial y protección ambiental y salud pública, la prevención del consumo y reducción de riesgos y daños, la generación de una regulación justa, responsable, la seguridad humana y paz total, así como el liderazgo internacional, la justicia social y la transformación cultural.

Siguiendo los anteriores parámetros, las entidades públicas del nivel nacional con competencias relacionadas con la Política Nacional de Drogas, en concurrencia con las entidades territoriales y en conjunto establecerán para su implementación, seguimiento y evaluación para la definición de prioridades, proyectos estratégicos a nivel territorial, proyectos de regulación y actualización normativa, y realizarán la planeación técnica, administrativa y financiera que se requiera en la materia, siempre respetando el Marco Fiscal de Mediano Plazo y el Marco de Gasto de Mediano Plazo.



ARTÍCULO 194. Modifíquese el artículo [240](#) de la Ley 1753 de 2015, el cual quedará así:

Artículo [240](#). Rutas Sociales Satena. Con el fin de promover la prestación del servicio de transporte aéreo en las regiones de difícil acceso y conectividad, el Gobierno Nacional podrá otorgar subvenciones a Satena S. A., a través del presupuesto del Ministerio de Defensa Nacional, para la prestación del servicio público esencial de transporte aéreo, en aquellas rutas sociales en las cuales Satena S. A. sea el único operador.

La Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil determinará las rutas y el Gobierno Nacional las condiciones de estas subvenciones, que en ningún caso podrán ser superiores al déficit que registre la empresa como resultado de atender las denominadas rutas sociales en las cuales opere de manera exclusiva.

Para el caso del Departamento Archipiélago de San Andrés, Providencia y Santa Catalina, el Ministerio de Transporte y lo Aeronáutica Civil priorizarán nuevas rutas nacionales así como el número de frecuencia desde y hacia el departamento.

Esta subvención tendrá una vigencia del 1o de enero al 31 de diciembre de cada anualidad y será flexible dependiendo de las variables macroeconómicas externas que afectan los costos operacionales, por lo tanto, su valor estará sujeto a la disponibilidad presupuestal del Ministerio de Defensa Nacional.

Así mismo, el Gobierno Nacional implementará acciones para la ampliación de la capacidad resolutive de Satena S. A y, dentro de las acciones del Gobierno Nacional para el fortalecimiento de Satena S. A., se podrá dar especial prelación para la compra de los tiquetes en la aerolínea por parte de todas las entidades estatales y empresas del Estado cuando exista oferta.

PARÁGRAFO. Dentro de las acciones del Gobierno Nacional para el fortalecimiento de Satena S. A., se deberá priorizar la compra de tiquetes y servicios de transporte aéreo a través de esta aerolínea y sus unidades de negocio, por parte de las entidades y empresas del Estado.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Sena

ISSN Pendiente

Última actualización: 20 de abril de 2024 - (Diario Oficial No. 52.716 - 3 de abril de 2024)



logo