



<b>Entidad originadora:</b>	<i>Ministerio de Transporte</i>
<b>Fecha (dd/mm/aa):</b>	<i>07/07/2023</i>
<b>Proyecto de Decreto/Resolución:</b>	<i>“Por el cual se adiciona el artículo 2.2.4.2.13 al Capítulo 2 del Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 al Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, que define a las entidades encargadas de la asignación de surcos ferroviarios”</i>

El literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Por su parte la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte”, establece:

a.- En el artículo 1: que el sector transporte lo integran el Ministerio de Transporte y sus organismos adscritos o vinculados.

b.- En el artículo 8: que “Bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal.”

c.- En el artículo 22: que de conformidad con cada modo de transporte “Toda empresa del servicio público de transporte contará con la capacidad transportadora autorizada para atender la prestación de los servicios otorgados” (...).

d.- En el artículo 26: que “Todo equipo destinado al transporte público deberá contar con los documentos exigidos por las disposiciones correspondientes para prestar el servicio de que se trate.”

e.- En el artículo 80: que “El Modo de Transporte Ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta Ley y las normas especiales sobre la materia.”

Conforme a lo anterior, el Gobierno nacional expidió el Decreto 3110 de 1997 “Por el cual se reglamenta la habilitación y prestación del servicio público de transporte ferroviario”, compilado en el Decreto 1079 de 2015- Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, en el cual se establece en el Título 4 de la Parte 2 del Libro 2, particularmente en el artículo 2.2.4.1.4, que al Ministerio de Transporte le corresponde como organismo rector del sector, definir la política integral de transporte en el modo ferroviario en Colombia y planificar, regular y controlar el cumplimiento de la misma. Asimismo, señala que “le corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, o a las entidades que hagan sus veces, ejecutar la política del Estado en esta materia, en las vías férreas de su respectiva competencia”.

Por otra parte, en materia de política pública, en 2020 se formuló el Plan Maestro Ferroviario, cuyo objeto es orientar la definición de un marco institucional, normativo y regulatorio que permitirá estructurar y ejecutar proyectos ferroviarios con bases sólidas que garanticen la sostenibilidad, rentabilidad y competitividad del modo en el largo plazo.



De acuerdo con lo establecido en el Plan Maestro Ferroviario - Una estrategia para la reactivación y consolidación de la operación ferroviaria en el país -, *“el sistema ferroviario de Colombia deberá privilegiar la operación bajo acuerdos de acceso libre sin exclusividad comercial, en los cuales cualquier operador debidamente autorizado que cumpla las exigencias regulatorias y que cuente con el material rodante en las condiciones técnicas óptimas que se establezcan, pueda prestar servicios de transporte ferroviario.”*.

Así las cosas, el artículo 281 de la Ley 2294 de 2023 *“por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”.*”, expresa que *“... La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) podrá administrar aquellos corredores de la Red Férrea Nacional que sean priorizados por el Ministerio de Transporte en coordinación con la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte (UPIT), de acuerdo con los documentos de planeación del Sector. Para tal efecto, la ANI podrá suscribir cualquier tipo de contrato estatal conforme a lo dispuesto en el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública o la norma que la modifique, adicione o sustituya con el fin de garantizar, entre otras, la debida administración, operación, mantenimiento, vigilancia y las condiciones de seguridad de la Infraestructura Ferroviaria y/o la prestación del Servicio Público de Transporte Ferroviario. ...”*.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, para garantizar el acceso libre a la red férrea nacional se requiere de la asignación de los surcos ferroviarios, entendidos como la capacidad ferroviaria habilitada en un período dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional. Este procedimiento es independiente de la habilitación y el permiso de operación que corresponde a la autorización para la prestación de servicios de transporte, otorgado por el Ministerio de Transporte, de conformidad con los artículos 2.2.4.2.1 y 2.2.4.2.2 del Decreto 1079 de 2015.

La asignación de surcos ferroviarios es un procedimiento que se materializa mediante un acto administrativo, en el que se da a sus solicitantes, una autorización para la utilización de la infraestructura con el propósito de operar sobre los corredores férreos, bien sea, aquellos entregados en administración a un tercero a través de un contrato estatal o aquellos que se encuentran bajo administración de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y/o como del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS.

Por lo expuesto, se requiere adicionar un artículo al Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 en el sentido de indicar expresamente en qué consiste la asignación de surcos ferroviarios y la autoridad competente para asignar los surcos ferroviarios.

## 1. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO

El presente Decreto tiene por objetivo hacer explícita la competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI así como del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS en cuanto a la asignación de surcos ferroviarios, entendidos como la capacidad ferroviaria habilitada en un período dado, para realizar un trayecto específico (origen-destino) dentro de la red férrea nacional.

Este Decreto va dirigido a todas las empresas habilitadas para la prestación del transporte férreo, interesadas en obtener un surco férreo.



De igual manera, sus disposiciones van dirigidas a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Instituto Nacional de Vías, como administradores de los corredores férreos del país y autoridades a cargo de asignar los surcos férreos.

### **3. VIABILIDAD JURÍDICA**

#### **3.1. Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo**

En primer lugar, el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia establece que corresponde al presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria, mediante la expedición de los decretos, resoluciones y órdenes necesarios para la cumplida ejecución de las leyes.

De esta manera, el literal b) del artículo 2 y el numeral 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” establecen que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad, incluyendo además, la posibilidad de que se regule el transporte turístico y especial, y que no compitan deslealmente con el sistema básico.

Por otra parte, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 “Por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte” prescribe que el transporte gozará de especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Igualmente, el artículo 5 de la misma ley le otorga la calidad de servicio público esencial al transporte, lo cual implica que se encuentra sometido a la regulación del Estado para garantizar la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo.

Puntualmente, el artículo 6 de la citada Ley prescribe que la actividad transportadora se realizará de conformidad con las autorizaciones expedidas por las autoridades competentes basadas en los reglamentos del Gobierno nacional.

Por su parte, artículo 8 de la Ley 336 de 1996 indica que “bajo la suprema dirección y Tutela administrativa del Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte, las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción y ejercerán sus funciones con base en los criterios de colaboración y armonía propios de su pertenencia al orden estatal”.

Aunado a ello, el artículo 16 de la Ley 336 de 1996 establece que “la prestación del servicio público de transporte estará sujeta a la habilitación y a la expedición de un permiso o a la celebración de un contrato de concesión u operación, según lo determinen los reglamentos correspondientes.

Además, el artículo 65 de la misma norma dispone que el Gobierno nacional expedirá los reglamentos correspondientes con la finalidad de armonizar los elementos que intervienen en la contratación y prestación del servicio público de transporte para evitar la competencia desleal y promover la racionalización del mercado de transporte.



En lo que respecta al transporte férreo, el artículo 80 de la Ley 336 de 1996 señala que el modo de transporte ferroviario, además de ser un servicio público esencial, se regula por las normas estipuladas en esta Ley y las normas especiales sobre la materia.

En lo que respecta a las competencias de las entidades del sector, el artículo 2.2.4.1.4 del Decreto 1079 de 2015 señala que “le corresponde al Instituto Nacional de Vías – INVIAS y a la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, o a las entidades que hagan sus veces, ejecutar la política del Estado en esta materia, en las vías férreas de su respectiva competencia.”

En ese sentido, las normas recopiladas anteriormente otorgan competencia al Gobierno nacional para facultar a la Agencia Nacional de Infraestructura y al Instituto Nacional de Vías, como ejecutores de las políticas y regulaciones del modo férreo, a otorgar surcos ferroviarios a sujetos previamente habilitados para la prestación del servicio público de transporte férreo de pasajeros, carga y mixto, en el entendido de que estos posteriormente deberán obtener el permiso de operación de conformidad con las normas vigentes.

De igual manera, el artículo que se propone expresa con claridad que las asignaciones de surcos ferroviarios no requerirán contrato de concesión adjudicado, otorgándose dicha autorización, sin perjuicio de la obligación de contar con la habilitación y el permiso de operación entendidos como la autorización que expide la autoridad competente para prestar el servicio público de transporte ferroviario, los cuales, en todo caso se deben obtener de conformidad con los requisitos, condiciones y procedimientos previstos para el efecto, en el Capítulo 2 del Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte, que es donde se está adicionando el artículo propuesto.

### **3.2. Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada**

Las normas señaladas en el anterior numeral, las cuales son reglamentadas mediante este proyecto de Decreto, se encuentran vigentes.

### **3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas**

El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial y adiciona el artículo 2.2.4.2.13. al Decreto 1079 de 2015 Único Reglamentario del Sector Transporte.

### **3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)**

No se conoce ninguna jurisprudencia relevante frente a la asignación de surcos férreos.

## **4. IMPACTO ECONÓMICO**

La expedición del Decreto no tendrá impacto económico alguno, en la medida en que no tiene por objeto ni como efecto la alteración sustancial de los procesos que actualmente se surten ante las autoridades competentes.

De esta manera, no se generará erogación económica y todas las actividades previstas en la regulación se seguirán desarrollando en el marco de la estructura administrativa y financiera con la cual funcionan las autoridades competentes en esta materia.

**5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

No se requiere viabilidad o disponibilidad presupuestal, en tanto no se necesitará erogación económica adicional alguna. Así, todas las actividades que deban realizarse al interior de cada una de las entidades a las que se les otorga competencia tendrán en cuenta los insumos ya existentes para el ejercicio de las funciones a su cargo, de acuerdo con la estructura administrativa y financiera que cada una tiene actualmente.

**6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN**

La norma para expedir no genera impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la Nación.

**7. ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO**

El sustento técnico de la presente modificación normativa es el Plan Maestro Ferroviario, en los términos descritos anteriormente.

**ANEXOS:**

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i>	X
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i>	
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	X
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i>	
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i>	
Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i>	

Aprobó:



---

**MARIA CONSTANZA GARCÍA ALICASTRO**

Viceministra de Infraestructura  
Ministerio de Transporte

---

**FERNEY CAMACHO**

Directora de Infraestructura  
Ministerio de Transporte

---

**FLAVIO MAURICIO MARIÑO MOLINA**

Jefe de la Oficina Asesora Jurídica  
Ministerio de Transporte