

Bogotá, 20 de Julio de 2026

Señores

MESA DIRECTIVA

Senado de la República
Ciudad.

Asunto: Proyecto de Ley No. 064 de 2026 Senado "Por medio de la cual se establece el beneficio de Tarifa Diferencial de Transporte Público a estudiantes y se dictan otras disposiciones."

Respetados Señores,

En ejercicio de la facultad prevista en el artículo 219 de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el proyecto de ley "por medio de la cual se establece el beneficio de Tarifa Diferencial de Transporte Público a estudiantes y se dictan otras disposiciones."

De tal forma, presentamos a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Constitución y la Ley.

De los Honorables Congresistas,

JOHN AMAYA RODRIGUEZ
Senador de la República



PROYECTO DE LEY NÚMERO 064 DE 2026 SENADO

por medio de la cual se establece el beneficio de Tarifa Diferencial de Transporte Público a estudiantes y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto conceder a los estudiantes matriculados en instituciones de educación básica, media y superior del sistema educativo colombiano el beneficio de Tarifas Diferenciales de transporte público para la garantía de acceso a educación de calidad, así como la permanencia en el sistema de los estudiantes de cualquier nivel, origen y situación social, económica y cultural.

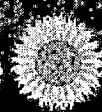
Artículo 2. Beneficiarios. Podrán acceder al beneficio de la Tarifa Diferencial consagrado en esta ley los estudiantes colombianos o extranjeros residentes en Colombia con matrícula vigente en instituciones educativas reconocidas por el Ministerio de Educación Nacional y las Secretarías de Educación territoriales.

Para acreditar su condición de estudiante bastará con la presentación del carné estudiantil vigente de la respectiva institución educativa en la cual se encuentra matriculado.

Artículo 3. Tarifa diferencial. Se entiende por Tarifa Diferencial el descuento mínimo del cuarenta por ciento (40%) en el precio unitario de los pasajes del servicio de transporte público que por virtud de la presente ley recibirán todos los estudiantes del Sistema Educativo Colombiano.

Artículo 4. Aplicación. Esta disminución en el precio del pasaje se aplicará en todo el territorio nacional a aquellos estudiantes que utilicen cualquier medio de transporte público municipal e intermunicipal en los diferentes medios y modalidades reconocidas por la ley y demás normatividad vigente, durante el calendario académico.

Artículo 5°. Competencias especiales. Es competencia de los Gobiernos Departamentales, Municipales y Distritales establecer el monto de la tarifa diferencial según lo dispuesto en el artículo 3° de la presente ley, teniendo en cuenta



las condiciones socioeconómicas, el impacto fiscal y la sostenibilidad de la misma en sus respectivos territorios.

Las autoridades de transporte en cada departamento, municipio y distrito en articulación con la Superintendencia de Transporte vigilarán el cumplimiento de lo dispuesto en la presente ley.

Parágrafo. Las entidades territoriales deberán presentar al Ministerio de Educación Nacional un informe anual sobre el avance de los objetivos de la presente ley en su respectivo territorio y a su vez el Ministerio de Educación Nacional consolidará un informe nacional que deberá ser presentado al Congreso de la República.

Artículo 6. Sistemas de Transporte Masivo. En el caso de los sistemas de servicio de transporte público masivo urbano de pasajeros la tarifa diferencial con sus ajustes, deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del sistema.

Parágrafo. Los contratos de sistemas de transporte masivo que se encuentren en ejecución a la entrada en vigencia de la presente ley podrán ser modificados para cumplir con el objetivo del presente artículo.

Artículo 7°. Reglamentación. Corresponde al Gobierno Nacional en un plazo máximo de seis meses posterior a la entrada en vigencia de la presente ley expedir la reglamentación que en todo caso incluirá un sistema de sanciones por incumplimiento, y los demás asuntos no contemplados en la presente ley.

Artículo 8°. Financiación. El Gobierno Nacional efectuará las apropiaciones presupuestales necesarias, así como beneficios tributarios a las empresas de transporte para dar cumplimiento a la presente Ley, además se contará con la concurrencia de recursos de las entidades territoriales conforme a sus capacidades. El Gobierno nacional podrá cofinanciar la presente ley con recursos provenientes de donaciones y en el marco de sus programas de responsabilidad social empresarial de organizaciones nacionales e internacionales, de entidades privadas, de alianzas público-privadas y/o de cooperación internacional.

Las Empresas de Transporte público deberán aportar anualmente el 5% de sus utilidades netas al fondo territorial de su área de operación de que trata el parágrafo 2 del presente artículo.

Parágrafo 1. La reglamentación de que trata el artículo 7 de la presente ley incluirá el detalle y las proporciones de las fuentes de financiación para garantizar su cumplimiento, así como el incremento anual que se debe dar en los aportes.

Parágrafo 2. Las entidades territoriales en el marco de su autonomía deberán crear fondos territoriales a los cuales concurren las diferentes fuentes de recursos para garantizar el cumplimiento de la presente ley, estos fondos deberán contar con mecanismos de seguimiento y control que garanticen la adecuada ejecución de recursos.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

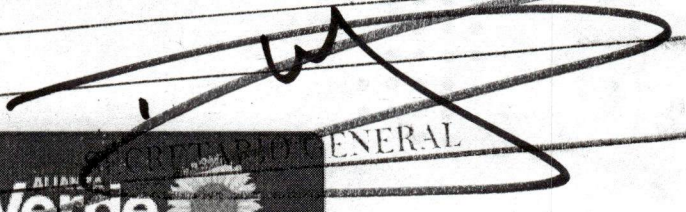
De los Honorables Congresistas,



JOHN AMAYA RODRIGUEZ
Senador de la República

 **SENADO DE LA REPÚBLICA
SECRETARÍA GENERAL**

EL día 22 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 064 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por:
S. John Amaya Rodriguez


Verde 

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO DEL PROYECTO

El presente proyecto de ley tiene por objeto conceder a los estudiantes matriculados en instituciones de educación básica, media y superior del sistema educativo colombiano el beneficio de Tarifas Diferenciales de transporte público para la garantía de acceso a educación de calidad, así como la permanencia en el sistema de los estudiantes de cualquier nivel, origen y situación social, económica y cultural.

II. MARCO CONSTITUCIONAL Y LEGAL

• FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

Esta iniciativa tiene sustento constitucional en el artículo 67 de la constitución que establece que la educación es un derecho con función social y al ser un derecho el Estado debe garantizar las condiciones para acceder al mismo. Literalmente apartes de este artículo constitucional establece:

“ARTICULO 67. La educación es un derecho de la persona y un servicio público que tiene una función social; con ella se busca el acceso al conocimiento, a la ciencia, a la técnica, y a los demás bienes y valores de la cultura.

(...)

El Estado, la sociedad y la familia son responsables de la educación, que será obligatoria entre los cinco y los quince años de edad y que comprenderá como mínimo, un año de preescolar y nueve de educación básica.

(...)

Corresponde al Estado regular y ejercer la suprema inspección y vigilancia de la educación con el fin de velar por su calidad, por el cumplimiento de sus fines y por la mejor formación moral, intelectual y física de los educandos; garantizar el adecuado cubrimiento del servicio y asegurar a los menores las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo.



(...)” (Negrita fuera de Texto).

Este texto constitucional entre otras establece la educación como un derecho, además la corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad y la familia para garantizar el acceso a ese derecho y además la obligación del Estado para velar por el cumplimiento de los fines de la educación.

El transporte escolar es un factor determinante para el cumplimiento de los fines de la educación, pues si en el marco de la corresponsabilidad entre el Estado, la sociedad y la familia; pues es determinante para el acceso efectivo a la educación por la necesidad que los estudiantes puedan llegar a sus centros educativos.

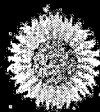
• FUNDAMENTOS LEGALES

La ley 115 de 1994 conocida como la Ley General de Educación en concordancia con el artículo 67 de la Constitución Política desarrolla los mecanismos a través de los cuales se garantiza el derecho a la educación y la corresponsabilidad que debe existir entre el Estado, la sociedad y la familia para la garantía de este derecho; para el caso específico de la importancia del acceso a la educación y la importancia de garantía y/o facilidades de transporte como factor determinante para garantizarlo el acceso y prevenir la deserción entre otras se menciona en los artículos 4 y 98 así:

“ARTÍCULO 4o. CALIDAD Y CUBRIMIENTO DEL SERVICIO.

*Corresponde al Estado, a la sociedad y a la familia velar por la calidad de la educación y **promover el acceso al servicio público educativo, y es responsabilidad de la Nación y de las entidades territoriales, garantizar su cubrimiento.***

*El Estado deberá atender en forma permanente los factores que **favorecen la calidad y el mejoramiento de la educación;** especialmente velará por la cualificación y formación de los educadores, la promoción docente, los recursos y métodos educativos, la innovación e investigación educativa, la orientación educativa y profesional, la inspección y evaluación del proceso educativo.”*



En el artículo 4 de la ley en mención se establece con claridad la obligación tanto de la nación como de las entidades territoriales de garantizar la cobertura de la educación así la obligación general del Estado de atender permanentemente los factores que mejoren el acceso y la calidad a la educación. Es de anotar que la garantía de la cobertura de educación no se limita únicamente a la oferta del cupo en los diferentes territorios sino que se puedan garantizar las condiciones para que de manera efectiva la persona pueda acceder al servicio educativo con calidad, por lo cual, el presente proyecto de ley se alinea en su totalidad con los objetivos y obligaciones establecidas al Estado en el marco de su obligación para garantizar el derecho de acceso a la educación.

“ARTÍCULO 98. CARNÉ ESTUDIANTEL. *El servicio público educativo deberá facilitar a los estudiantes la asistencia y su participación en eventos de carácter científico, cultural, artístico, deportivo y recreativo. La forma de facilitar este acceso y los beneficios especiales para tal efecto serán reglamentados por el Gobierno Nacional.*

Las entidades oficiales, y las privadas que así lo establezcan, otorgarán descuentos en las tarifas de precios o tasas de servicios culturales, artísticos, de transporte y de recreación a los estudiantes de la educación formal. Para tal efecto los estudiantes acreditarán su condición con el carné estudiantil que expedirá el respectivo establecimiento educativo.”

Desde la ley general de educación se establece la necesidad de las facilidades que se debe dar a los estudiantes para acceder a diferentes servicios y la promoción de su participación en diferentes tipos de eventos, entre ellos tarifa especial de transporte, por lo cual, en el marco de estos beneficios promovidos para los estudiantes recobra especial importancia en que se pueda avanzar en la garantía de transporte para que los estudiantes de todos los niveles lleguen a sus centros educativos.

De otro lado la ley 105 de 1993, también conocida como ley general de transporte también incluye como principio la posibilidad de la tarifa diferencial para estudiantes y otras poblaciones, esto se presenta en el numeral 9 del artículo 3 de la ley en mención así:

"ARTÍCULO 3.- Principios del transporte público. El transporte público es una industria encaminada a garantizar la movilización de personas o cosas por medio de vehículos apropiados a cada una de las infraestructuras del sector, en condiciones de libertad de acceso, calidad y seguridad de los usuarios sujeto a una contraprestación económica y se regirá por los siguientes principios:

(...)

9. DE LOS SUBSIDIOS A DETERMINADOS USUARIOS:

El Gobierno Nacional, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales podrán **establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico.** En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales."

De esta forma se evidencia que tanto la ley general de educación como la ley general de transporte incluye lineamientos que evidencian la importancia y la necesidad de la tarifa diferencial para estudiantes; de otro lado cabe mencionar que ya se han expedido normativa generando tarifa diferencial para algunos grupos poblacionales como los adultos mayores que en la ley 1171 de 2007 en su artículo 5 se establece tarifas diferenciales en servicios de transporte para esta población aunque sea en los sistemas masivos de transporte.

• **FUNDAMENTOS JURISPRUDENCIALES:**

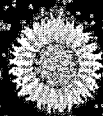
La Corte Constitucional en Sentencia T-420, junio 17/92. Mag. Pon. Simón Rodríguez, manifestó "La educación como fenómeno social da al hombre unas posibilidades y unas capacidades que le permiten desarrollar su ilimitada potencialidad de ser racional y desempeñarse como tal en su vida de

relación en sociedad. Impedir a una persona el acceso a los conocimientos que sólo la educación transmite, significa negarle las posibilidades de ser y de obtener las capacidades para desempeñar los oficios y ejercitar los saberes que demanda la sociedad del mundo moderno enriquecida día a día por inventos científicos y tecnológicos que obligan al hombre a adquirirlos y ya como elemento esencial de super- vivencia. Piénsese por ejemplo, como se dice y reconoce hoy, que el analfabeta de fin de siglo y del nuevo que próximamente se inaugura es el que des- conoce la informática y no el abecedario". El derecho a la educación exige más que la predicación y el reconocimiento del mismo, formas que faciliten posibilidades reales de acceso al sistema educativo, y garantizar un subsidio en movilidad para todos los estudiantes colombianos es garantizar la materialización de los fines de la educación.

Asimismo, la Corte Constitucional en reiterada jurisprudencia entre ellas la sentencia T091 de 2024 ha amparado la garantía de servicio de transporte como un componente de accesibilidad para garantizar el derecho de acceso a la educación entre otras teniendo como consideración:

*"En relación con la accesibilidad material o geográfica, el inciso 5 del artículo 67 de la Carta Política prescribe que el Estado debe asegurar a los niños las condiciones necesarias para su acceso y permanencia en el sistema educativo. En ese sentido, **el Estado tiene la obligación de garantizar por los medios más adecuados que el servicio educativo sea accesible desde el punto de vista físico.** Por ejemplo, para que la educación sea accesible se deben diseñar o implementar **"sistemas de transporte escolar** que, dependiendo de las circunstancias, deberán ser o no gratuitos, sencillamente para que el derecho no quede en abstracto, sino que se pueda materializar con la asistencia y la permanencia estudiantil en los respectivos planteles"*

Es así como la Corte Constitucional ha reiterado que el transporte escolar es un servicio esencial para materializar el derecho a la educación. Este servicio permite que las niñas y los niños puedan acceder y permanecer en el sistema educativo, en tanto les garantiza, en igualdad de condiciones, su accesibilidad geográfica y económica. También reafirmó la necesidad de que este servicio sea eficaz y responda a las necesidades particulares de todas las personas beneficiarias, por lo que la oferta de aquel debe ser diseñada e implementada



con enfoque interseccional para que reconozca y atienda adecuadamente las vulnerabilidades de la población estudiantil.

III. JUSTIFICACIÓN

En el año 2022 el Ministerio de Educación Nacional publicó el documento titulado "DESERCIÓN ESCOLAR EN COLOMBIA: ANÁLISIS, DETERMINANTES Y POLÍTICA DE ACOGIDA, BIENESTAR Y PERMANENCIA" en el cual claramente identifica la falta de transporte escolar como una barrera de acceso y permanencia en el sistema educativo asociadas a la distancia entre la escuela y el hogar sin embargo en el marco de ese documento descarga toda la responsabilidad a las entidades territoriales certificadas y limitan la labor de la nación a generar el marco normativo para la prestación del servicio y acompañamientos a ciertas entidades territoriales pero dejando la responsabilidad de implementación de los programas a las secretarías de educación territoriales.

Aunque la garantía de transporte escolar ya se encuentra como posibilidad en el parágrafo 2 del artículo 15 de la ley 715 de 2001 que reglamenta el SGP que establece *"Una vez cubiertos los costos de la prestación del servicio educativo, los departamentos, distritos y municipios destinarán recursos de la participación en educación al pago de transporte escolar cuando las condiciones geográficas lo requieran para garantizar el acceso y la permanencia en el sistema educativo de niños pertenecientes a los estratos más pobres."* Si embargo desde las secretarías de educaciones territoriales manifiestan que los recursos de SGP alcanzan básicamente para la nomina de docentes y algunos rubros de funcionamiento de las instituciones por lo cual no es posible destinar esos recursos para otros rubros como transporte escolar o financiar tarifas diferenciales de transporte para estudiantes. Con la expedición del Acto Legislativo 03 de 2024 se abre la posibilidad que se fortalezcan los recursos de los territorios a través de la ley de competencias y que se pueda lograr la confluencia de recursos que garantice el cumplimiento del objeto del presente proyecto de ley.

Asimismo, la Procuraduría General de la Nación ha adelantado diferentes procesos disciplinarios en torno a deficiencias en la prestación del servicio del transporte escolar, partiendo del reconocimiento que en la ausencia de la posibilidad de que los estudiantes lleguen a los centros educativos, genera un



alto riesgo de deserción escolar con lo que se vulnera el derecho de acceso a la educación.

El presente proyecto pretende brindar una garantía a los miles de estudiantes de todos los niveles de formación, para que encuentren en ella un incentivo para la terminación de los ciclos académicos y así contribuir al mejoramiento de las condiciones de acceso al derecho de la educación, este proyecto de ley de convertirse en Ley de la República, significará la existencia de una herramienta efectiva que contribuya a las estrategias de retención escolar.

IV. IMPACTO FISCAL

En cumplimiento del artículo 7 de la ley 819 de 2003 se manifiesta que el presente proyecto de ley genera un impacto fiscal el cual se reconoce y definen diferentes fuentes de financiación en el artículo 8 del mismo proyecto de ley y que en todo caso se ajusta con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.

Asimismo, cabe anotar que la cuantificación del impacto fiscal del proyecto de ley debe ser cuantificado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público conforme a lo establecido por la corte constitucional en la sentencia C 625 de 2010 que literalmente estableció:

"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través

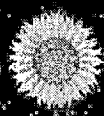


del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7° de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo."

V. RELACIÓN DE POSIBLES CONFLICTOS DE INTERESES

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 291 de la ley 5 de 1992, modificado por la ley 2003 de 2019, indicaremos las circunstancias o eventos que potencialmente pueden generar un conflicto de interés para los honorables congresistas que discutan y decidan el presente proyecto de ley, que a concepto del suscrito autor NO genera conflicto de intereses por considerarse un proyecto de ley de carácter general en el entendido de que para 2023 hubo alrededor de 12 millones de estudiantes en los diferentes niveles y casi la totalidad de familias del país tienen por lo menos un estudiante.

Adicionalmente, la Corte Constitucional ha señalado que, por regla general, los proyectos de ley no constituyen conflictos de interés. Sobre este asunto, afirmó el tribunal constitucional en sentencia C-1040 de 2005: *"la regla general es que no cabe plantear impedimentos o recusaciones por conflicto de intereses con motivo del trámite de una reforma constitucional; estas figuras únicamente son procedentes en casos excepcionales en los que aparezca claramente demostrada la existencia de un interés privado concurrente en cabeza de un miembro del Congreso. Como por regla general las reformas constitucionales afectan por igual a todos los colombianos, independientemente de su condición o no de parlamentario, es inusual que algún congresista se encuentre particularmente privilegiado o perjudicado por un acto legislativo, y que, por lo mismo, de él se predique un conflicto de intereses. No se deben confundir, de un lado, los intereses políticos inevitables en el ámbito parlamentario y sobre*



JOHN AMAYA

Senador de la República



CONGRESO
DE LA REPÚBLICA
DE COLOMBIA

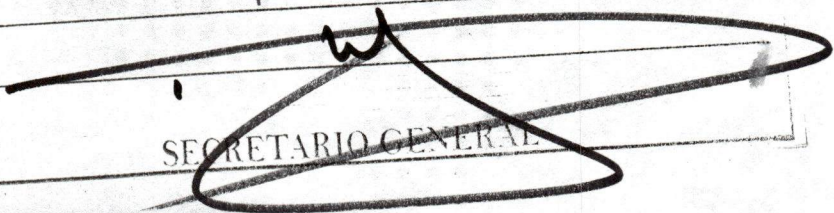
todo cuando se trata de reformar la Constitución- los cuales pueden concurrir con los intereses generales, con los denominados intereses meramente privados que, de otro lado, sí están excluidos por la figura del conflicto de intereses -tales como los intereses económicos particulares del congresista o los intereses meramente personales y subjetivos de orden no político-. De admitirse que los intereses políticos a favor o en contra de una reforma constitucional inhiben a los congresistas de participar en su tramitación, muchas normas de la Carta se tornarán irreformables o pétreas, como por ejemplo todas las normas sobre el Congreso de la República, las elecciones, los partidos, la relación entre el gobierno y la oposición y las entidades territoriales"

JOHN AMAYA RODRIGUEZ

Senador de la República

 **SENADO DE LA REPÚBLICA**
SECRETARÍA GENERAL

EL día 22 de Julio del año 2026
Ha sido presentado en este despacho el
Proyecto de ley X Acto legislativo _____
No. 064/26 Con su correspondiente
Exposición de Motivos, suscrito Por: _____
S. John Amaya Rodriguez


SECRETARIO GENERAL

ALIANZA
Verde

