

previstas en el presente capítulo a las viviendas de interés cultural, en caso de que el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes así lo requiera.

El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio deberá articularse con el Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes para la expedición del acto administrativo del que trata el presente artículo, en caso de que se pretendan abordar asuntos que puedan impactar en las viviendas de interés cultural.

Artículo 2.2.2.4.5. Intervenciones en el hábitat y la vivienda diferencial. Todas las intervenciones que se adelanten sobre los hábitats y viviendas diferenciales deberán estructurarse y ejecutarse tomando en consideración las normas y principios contenidos en el presente capítulo y, en general, aquellas que recaigan específicamente sobre el hábitat y la vivienda diferencial.

Las intervenciones deberán propender porque se conserven y fortalezcan las condiciones sociales y materiales en las que se concretan los componentes enunciados en el artículo 2.2.2.4.2. En el diseño e intervención del espacio público se debe partir de la garantía de su finalidad, destinación y uso con un enfoque diferencial que tome en consideración aspectos relacionados con el uso, goce y disfrute que responda a las costumbres históricas o ancestrales de las poblaciones aledañas.

Artículo 2.2.2.4.6. Tratamiento del hábitat y la vivienda diferencial en el ordenamiento territorial. Las entidades territoriales, en virtud de sus competencias en la materia, pueden adoptar normas de ordenamiento territorial que reglamenten específicamente áreas o aspectos de los hábitats y viviendas diferenciales, cuando sean necesarias estas medidas para garantizar un tratamiento acorde a las características particulares de estos asentamientos, conforme a los instrumentos de ordenamiento territorial previstos en el marco normativo vigente y los términos y condiciones para su expedición y modificación.

Se deberán tener en cuenta los siguientes parámetros para elaborar y/o actualizar los estudios básicos y/o detallados de riesgo, en aquellos asuntos asociados a áreas o aspectos de los hábitats y viviendas diferenciales, para lo cual se deberá atender lo previsto en el artículo 2.2.2.1.3.1.2 del presente decreto, el principio de gradualidad de que trata el numeral 10 del artículo 3° de la Ley 1523 de 2012 y el marco normativo vigente, en general.

1. En los estudios básicos se integrará dentro de las variables de análisis para la zonificación de la amenaza criterios asociados al conocimiento ancestral de los fenómenos amenazantes; así como el reconocimiento de los mecanismos de adaptación de las comunidades como medidas de intervención no estructurales, en el marco del principio de Adecuación Cultural que se define en el artículo 2.2.2.4.3 del presente decreto.

2. En la elaboración de los estudios detallados se atenderán los siguientes criterios:

a) Se identificarán los conocimientos de la población sobre los fenómenos amenazantes que puedan afectar sus territorios, así como las condiciones y prácticas de la cultura local que generan mecanismos de resiliencia y permiten la adaptación a estos fenómenos. Para este propósito se reconocerán las formas de ocupación del territorio y lo dispuesto en los planes de manejo y ordenación de las comunidades ancestrales y étnicas.

La evaluación de la incorporación de la gestión del riesgo de desastres tomará en consideración el conocimiento de las comunidades y su relación ancestral con los escenarios de riesgo. Se propenderá por una construcción del conocimiento de forma holística entre los actores involucrados en la elaboración de los estudios detallados.

b) Se garantizará una relación directa e incluyente de los saberes culturales, integrando la gestión institucional y comunitaria como el medio participativo para gestionar el riesgo en los territorios.

c) Dentro de los análisis de fragilidad y vulnerabilidad se considerará la vivienda diferencial como una herramienta para el incremento de la resiliencia y la reducción del riesgo, en caso de que se identifiquen conocimientos, condiciones y prácticas que soporten esta concepción de un hábitat o vivienda diferencial específico.

d) Se podrán plantear como alternativas para la reducción del riesgo y la estabilidad de las edificaciones las tipologías constructivas particulares del hábitat y la vivienda diferencial en el diseño de soluciones habitacionales, siempre y cuando se orienten a la estabilidad de las edificaciones y la reducción y/o mitigación del riesgo.

e) Se analizarán e incluirán las dinámicas de ocupación particulares del hábitat diferencial para concebir estrategias y alternativas para la mitigación del riesgo, siempre y cuando estas no contribuyan a la materialización de nuevos escenarios de riesgo.

Parágrafo. Cuando aplique, en el marco del proceso de formulación y ejecución del Plan de Gestión del Hábitat se podrán adelantar acciones orientadas a desarrollar el hábitat y la vivienda diferencial, conforme con lo establecido en el Capítulo 4 del Título 4 de la Parte 2 del Libro 2 del presente decreto y las normas contenidas en el presente capítulo.

Artículo 2.2.2.4.7. Gestión de recursos y fortalecimiento del Hábitat y la Vivienda Diferencial. El Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio, Fonvivienda y las demás entidades del Gobierno nacional, en el marco de sus competencias constitucionales y legales, podrán apoyar técnica y financieramente a las entidades territoriales y/o grupos poblacionales en la elaboración de los análisis, estudios y los trámites asociados a la actuación, identificación, caracterización, intervención y/o fortalecimiento del hábitat y la vivienda diferencial.

El apoyo técnico y/o financiero podrá gestionarse a través de los Planes de Gestión del Hábitat de que trata el presente decreto.

Artículo 2°. Vigencias y derogatoria. El presente decreto rige a partir del día siguiente de la fecha de su publicación en el **Diario Oficial**, adiciona el Capítulo 4 al Título 2 de la Parte 2 del Libro 2 del Decreto número 1077 de 2015 y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 10 de diciembre de 2025.

GUSTAVO PETRO URREGO

La Ministra de Vivienda, Ciudad y Desarrollo Rural,

Helga María Rivas Ardila.

MINISTERIO DE TRANSPORTE

RESOLUCIONES

RESOLUCIÓN NÚMERO 20253040049615 DE 2025

(diciembre 2)

por la cual se reglamentan los requisitos del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, para la participación de la Nación en el Apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, cofinanciados previamente por el Gobierno nacional.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas en el artículo 5° de la Ley 105 de 1993, el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, el numeral 2.2 del artículo 2° y los numerales 6.2, 6.5 y 6.7 del artículo 6° el Decreto número 087 de 2011 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2° 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*, dispuso que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a el vinculadas, para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 3° de la Ley 105 de 1993, determinó que 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. De igual forma, estableció que el acceso al transporte implica que el usuario pueda transportarse en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad, oportunidad y seguridad.

Que el artículo 5° de la precitada ley, señaló que es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.

Que el artículo 4° de la Ley 336 de 1996, *por la cual se adopta el Estatuto Nacional de Transporte*, estableció que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, así mismo, como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado.

Que el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, *por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida*, permite a la Nación, cofinanciar algunas inversiones a sistemas de transporte en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional, con el fin de apoyar la sostenibilidad de los Sistemas de transporte público en operación, en los siguientes términos:

“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: (...)”.

Que el alcance de las inversiones que podrían ser reconocidas en el marco del artículo citado, así como, todas las que son objeto de cofinanciación por parte de la Nación, fueron definidas en la Resolución número 20243040018695 de 2024, *por medio de la cual se reglamentan los requisitos para la participación de la Nación en la cofinanciación a los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros del país y se dictan otras disposiciones*, y en sus anexos.

Que mediante Memorando número 20241130015883 del 9 de febrero de 2024, el Viceministerio de Transporte, solicitó la expedición del presente acto administrativo, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

“En primera medida, se hace necesario indicar que el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, establece que la Nación puede cofinanciar hasta en un 50%, algunas inversiones en Sistemas de Transporte Público que ya se encuentren cofinanciados previamente para apoyar su sostenibilidad.

De manera que, para cumplir lo anterior el Ministerio de Transporte, requiere desarrollar los requisitos definidos en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, estableciendo la forma en que deben cumplirse por parte de los Entes Territoriales y entes gestores interesados en acceder a la cofinanciación, garantizando una estandarización en la forma de presentación de la información para la solicitud de la cofinanciación.

Ahora bien, mediante memorando número 20232100128803 del 29 de noviembre de 2023 el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte, efectuó las siguientes consideraciones:

“Sea lo primero mencionar que el artículo 183 de la Ley 2294, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026 “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, plantea la posibilidad de la Nación de cofinanciar hasta en un cincuenta por ciento (50%), algunas inversiones en Sistemas de Transporte Público ya cofinanciados previamente por el gobierno nacional.

Para poder acceder a este tipo de cofinanciación, el artículo 183 establece siete (7) requisitos, los cuales serían verificados por el Ministerio de Transporte y adicionalmente prevé que 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.

Ahora bien, teniendo en cuenta que algunos de los requisitos citados en el artículo se plantean en términos generales, se hace necesario precisar su alcance, de tal manera que exista absoluta claridad sobre la forma en que los entes territoriales presentarán los soportes de este tipo de solicitudes, así como la manera en que el Ministerio de Transporte deberá verificar el cumplimiento de los requisitos.

Lo anterior permitirá a los Entes Territoriales y Entes Gestores de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, interesados en acceder a los mecanismos de cofinanciación que ofrece el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, conocer los requisitos, su alcance, forma de cumplimiento y procedimiento para gestionar sus solicitudes ante el Ministerio de Transporte.

Es importante señalar que el proyecto normativo fue socializado previamente con el Departamento Nacional de Planeación, lo cual permitió enriquecer el documento con los aportes de los colaboradores de dicha entidad.

Así, el proyecto de acto administrativo que se propone, con base en los insumos técnicos que se adjuntan, servirá de marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación para los casos específicos previstos en el artículo 183 del PND, por parte de los entes territoriales, su validación en el Ministerio de Transporte y la intervención ordenada y secuencial de los diferentes órganos de decisión del nivel territorial y nacional, con el propósito final de apoyar de manera efectiva la sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Público en operación”.

Conforme a las consideraciones expuestas, resulta necesario la expedición del presente acto administrativo, ya que permitirá tener un marco normativo para la acreditación de los requisitos de cofinanciación de conformidad con lo previsto en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, para que los Entes Territoriales y entes gestores puedan conocer los requisitos, su alcance, forma de cumplimiento y procedimiento para gestionar sus solicitudes y de esa manera, apoyar la sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Público en operación”.

Que teniendo en cuenta que, frente a la Resolución número 20203040013685 de 2020, *por la cual se reglamenta el artículo 2° de la Ley 310 de 1996, modificado por el artículo 100 de la Ley 1955 de 2019 en el marco de la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público Colectivo o Masivo y se dictan otras disposiciones*, el Departamento Administrativo de la Función Pública mediante oficio número 20205010484031 del 28 de septiembre de 2020, informó que: *“no se requiere del concepto de Función Pública en los términos del artículo 1° de la Ley 962 de 2005, modificado por el artículo 39 del Decreto Ley 019 de 2012, y el Ministerio puede continuar con las gestiones relacionadas con la expedición del proyecto de resolución”.*

Que considerando que se continua la línea de la inexistencia de la creación o adopción de un nuevo trámite que concluya con algún tipo de autorización, certificación o aval

para el ejercicio de una actividad o el cumplimiento de una obligación; sino que el mismo corresponde a la verificación de condiciones técnicas de las solicitudes que presentan las entidades territoriales que deciden invertir en estos proyectos de transporte. En ese orden de ideas, el concepto emitido por el Departamento Administrativo de la Función Pública aplica para la presente resolución.

Que el contenido de la presente resolución fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte del 6 al 20 de marzo de 2024, del 17 al 31 de julio de 2024, del 18 al 25 de junio de 2025 y del 9 al 13 de septiembre de 2025, en cumplimiento a lo determinado en el numeral 8 del artículo 8° de la Ley 1437 de 2011, el artículo 2.1.2.1.23 del Decreto número 1081 de 2015 adicionado por el Decreto número 270 de 2017 y la Resolución número 994 de 2017 del Ministerio de Transporte, con el objeto de recibir opiniones, comentarios y propuestas alternativas. Dentro del plazo establecido, se atendieron las observaciones recibidas por parte de ciudadanos e interesados, de conformidad con la certificación con radicado número 20251130170713 del 19 de noviembre de 2025 del Viceministerio de Transporte.

Que en mérito de lo expuesto,

RESUELVE:

Artículo 1°. *Objeto.* Reglamentar los requisitos del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, para la participación de la Nación en la cofinanciación de los Sistemas de Transporte Público, como apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación al momento de expedición de la citada ley y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos.

Artículo 2°. *Ámbito de aplicación.* La presente resolución es de obligatorio cumplimiento para todos los entes territoriales y entes gestores interesados en obtener la cofinanciación establecida en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, en el marco del apoyo de la Nación para la sostenibilidad de los Sistemas de Transporte Público en operación y cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos.

Parágrafo. Ninguna inversión cofinanciada en el marco de la presente resolución podrá ser incorporada posteriormente, en la tarifa técnica o en la tarifa al usuario del respectivo sistema de transporte público de pasajeros.

Artículo 3°. *Solicitud de Cofinanciación.* El Ente Territorial deberá presentar una solicitud de cofinanciación ante el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, identificando el sistema de transporte público en operación y cofinanciado previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, la relación de componentes o modos para los cuales se solicita cofinanciación, con su respectiva definición, valor total de las inversiones, las cuales deberán ser valoradas a su precio de adquisición, libres de cualquier indexación o actualización en el tiempo, así como, el monto de cofinanciación solicitado, teniendo en cuenta las condiciones, componentes y límites establecidos en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023.

Las inversiones que se reconocerán serán las 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 y hayan sido adquiridas antes de la fecha de publicación de la Ley 2294 del 19 de mayo de 2023. El alcance de estas inversiones se entenderá de acuerdo con lo dispuesto en el Anexo C de la Resolución número 20243040018695 del 2024.

En el caso de inversiones ya vinculadas a la operación, adquiridas en el marco de contratos de concesión, el valor a tener en cuenta corresponderá exclusivamente al CAPEX de la inversión que al finalizar el contrato de concesión sea revertido, de tal manera que pueda mantener su efecto en la tarifa técnica.

Parágrafo 1°. El monto a cofinanciar por parte de la nación corresponderá exclusivamente al monto de la inversión que afecte la tarifa técnica establecida con corte a la expedición de la Ley 2294 de 2023 y que se mantenga a la fecha de presentación de la solicitud. En ningún caso, podrá exceder los límites porcentuales establecidos en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023.

Parágrafo 2°. Para efectos del presente artículo, se entenderá por tecnologías vehiculares de cero o bajas emisiones, lo definido en el numeral 6 del artículo 3° de la Resolución número 20243040018695 de 2024 expedida por el Ministerio de Transporte, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 3°. En el caso de los aportes que ya hayan sido pagados por las entidades territoriales y los entes gestores para la compra de vehículos o material rodante de cero y bajas emisiones, su reconocimiento se efectuará en los términos descritos en el Anexo de la presente resolución, el cual hace parte integral de la misma.

Artículo 4°. *Requisitos para la cofinanciación en el marco de la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación.* Para la verificación del cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, el ente territorial deberá presentar la respectiva solicitud al Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, teniendo en cuenta las siguientes consideraciones:

1. Que el proyecto se encuentre en operación y haya sido previamente cofinanciado por la Nación en alguno de sus componentes o modos

Para acreditar este requisito, se aportará certificación emitida y firmada por el representante legal de la entidad o entidades territorial(es), por medio de la cual manifieste que el sistema fue o está siendo cofinanciado en alguno de sus componentes o modos y se encuentra en operación.

2. Que la identificación de los componentes o modos susceptibles de ser cofinanciados y la necesidad de recursos para cubrir sus costos esté soportada en los resultados de 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.

Para acreditar este requisito, la entidad territorial deberá allegar los siguientes documentos:

2.1. Relación de las inversiones que pretendan ser cofinanciadas, identificando el componente al cual pertenecen y la necesidad de recursos para cubrir sus costos.

Se deberá allegar igualmente, informe técnico que contenga la identificación y descripción del bien, detallando sus características técnicas y justificación como elemento fundamental del sistema de transporte cofinanciado. El informe se acompañará de un registro fotográfico de los bienes.

2.2. Certificación del auditor externo que soporte el numeral 2.1, la cual además deberá identificar los costos y anexar los soportes respectivos en medio digital (contratos, facturas, recibos a satisfacción). La totalidad de la información de sustento correspondiente a cada uno de los gastos o inversiones estará disponible en los archivos del Ente Gestor del Sistema de Transporte respectivo, para la revisión del Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte, o de cualquier entidad de seguimiento o control que lo pueda requerir.

2.3. Certificación emitida por el representante legal de la entidad o entidades territorial(es) por medio de la cual se acredite el cumplimiento de las condiciones establecidas por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público por parte de la auditoría externa referida en el numeral 2.2.

3. Que se presente por parte de la entidad territorial y el ente gestor una estrategia acompañada de indicadores de mejoramiento de calidad del servicio, orientada a lograr la sostenibilidad operacional del sistema.

Para el cumplimiento de este requisito, el ente territorial deberá desarrollar y presentar una estrategia suscrita por las autoridades de transporte competentes y el ente gestor, que incorpore un cronograma con las acciones a desarrollar para lograr la sostenibilidad del sistema de transporte, garantizando una operación eficiente en condiciones de seguridad y calidad con mejoras en los niveles de servicio a los usuarios.

El ente territorial y el ente gestor adoptarán como parte de la estrategia señalada en este punto, los indicadores de mejoramiento de calidad del servicio que consideren necesarios para monitorear la sostenibilidad operacional del sistema, dentro de los cuales se deben contemplar como mínimo los establecidos en el Anexo B de la Resolución número 6609 de 2019 del Ministerio de Transporte, por la cual se reglamenta los indicadores del Sistema de Información, Seguimiento y Evaluación al Transporte Urbano (SISETU), o la que la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Estos indicadores deberán ser reportados por el solicitante de acuerdo con los procedimientos y condiciones descritos en la Resolución número 6609 de 2019 del Ministerio de Transporte, y se medirán con la periodicidad establecida en el anexo B de la citada resolución o la que la norma que la modifique, adicione o sustituya.

La línea base y el seguimiento comparativo de la mejora en los indicadores propuestos se medirá tomando el último reporte efectuado al SISETU, previo a la radicación de la solicitud definitiva de cofinanciación de que trata la presente resolución.

Adicional a los indicadores establecidos en el SISETU, en el convenio de cofinanciación respectivo se definirán las metas e indicadores que permitan medir el impacto de las inversiones realizadas en la disminución de la tarifa técnica, evidenciando su efecto en la sostenibilidad del sistema.

Los entes territoriales medirán y reportarán trimestralmente estos indicadores, para lo cual deberán adelantar los procesos internos a que haya lugar.

El reporte de los indicadores y las metas planteadas para mejorar la calidad del servicio y la sostenibilidad del sistema, harán parte de las obligaciones del convenio de cofinanciación; por lo tanto, la inobservancia de los reportes como de las metas, se considerará como un incumplimiento del convenio de cofinanciación.

Así mismo, el solicitante deberá allegar el modelo de operación del sistema de transporte público, en el cual se justifique técnica y financieramente el efecto de la cofinanciación solicitada en la disminución de la tarifa técnica. El modelo deberá contener la estructura del esquema tarifario, identificar los componentes de costo impactados por la inversión a reconocer y demostrar, mediante ejercicios de simulación o análisis comparativo, la incidencia del aporte nacional en la reducción proyectada de dicha tarifa.

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

Para el cumplimiento de este requisito, el representante legal del ente territorial emitirá una carta de compromiso frente a la actualización del catastro en la zona de ubicación

del proyecto; sin embargo, se deberá garantizar la actualización del 100% del catastro en lo referente al área, linderos y demás características específicas del predio o zonas de ubicación del proyecto y la expedición del o los actos administrativos que implementan los instrumentos de captura de valor del suelo relacionados con el sistema de transporte público en operación y cofinanciado previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, antes de finalizar el desembolso del 50% de los aportes de la nación, así como el cronograma detallado para su expedición e implementación.

En los casos que esta actualización ya se haya realizado, la entidad competente en el territorio certificará que el área donde se encuentra ubicado el proyecto cuenta con la actualización inmediatamente anterior a la implementación del proyecto.

En caso de que ya se hayan implementado instrumentos de captura de valor del suelo, como la plusvalía o valorización, relacionados con el sistema de transporte público en operación y cofinanciado previamente por el Gobierno nacional en alguno de sus componentes o modos, la entidad competente emitirá la respectiva certificación para el área donde se haya ubicado el proyecto.

El cumplimiento del cronograma se incluirá como una obligación en los respectivos convenios de cofinanciación y su incumplimiento dará lugar a la suspensión en el giro de los recursos de la Nación.

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

Las entidades territoriales deberán presentar la estructura de la tarifa técnica a la fecha de expedición de la Ley 2294 de 2023, diferenciando y detallando los costos operacionales y no operacionales, así como los costos asociados a las inversiones adquiridas por el ente territorial que serán objeto de la solicitud de cofinanciación.

Con base en la estructura presentada, el ente territorial deberá excluir aquellos costos que ya no hagan parte de la tarifa técnica en el momento de presentación de la solicitud.

Adicionalmente, el ente territorial deberá proyectar la modificación de la tarifa técnica en el tiempo, evidenciando cómo la propuesta de cofinanciación garantiza la reducción de la tarifa técnica proyectada en el respectivo sistema de transporte público, por lo cual las inversiones que no reduzcan la tarifa técnica no serán cofinanciadas.

Para alcanzar la tarifa técnica proyectada se deberá presentar el respectivo plan de implementación, el cual hará parte de las obligaciones del convenio de cofinanciación.

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.

Para el cumplimiento de este requisito, la entidad territorial deberá presentar un documento que contenga la siguiente información:

1. Proyección de los ingresos del sistema de transporte obtenidos por el cobro a los usuarios del servicio. Igualmente, deberá presentarse la proyección del costo de operación del sistema incluyendo todos sus componentes (flota, recaudo, control y gestión, administración de recursos) y determinar el déficit o superávit operacional proyectado.

2. Una evaluación cuantitativa de los beneficios económicos de cofinanciar las inversiones presentadas en la relación descrita en el subnumeral 2.1. del numeral 2 del presente artículo, que demuestre los beneficios de su cofinanciación para la sostenibilidad del sistema y la reducción del déficit operacional.

3. Efecto de la cofinanciación propuesta en la disminución de la tarifa técnica del sistema de transporte público, así como en la mejora de la calidad del servicio, de acuerdo con los indicadores de calidad definidos en el numeral 3 del artículo 4° de la presente resolución.

4. Orden de priorización de los componentes sobre los cuales se pretende acceder a la cofinanciación de la nación, la cual deberá plantearse, en función de los aspectos anteriormente abordados.

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.

En el caso que la proyección realizada en el literal anterior, arroje como resultado la existencia de déficit operacional, deberá presentarse la proyección de aquellos ingresos obtenidos a través de fuentes alternativas según lo establecido en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 174 de la Ley 2294 de 2023 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya, de ingresos por captura de valor del suelo y negocios colaterales, o de cualquier otro ingreso incluyendo transferencias de orden territorial cuyo

destino sea cubrir el déficit operacional. Las proyecciones solicitadas deberán tener un horizonte de tiempo no inferior al Marco Fiscal de Mediano Plazo.

De igual forma, la entidad territorial y el ente gestor deberán presentar un documento del Plan de Financiación de los costos operacionales que demuestre los recursos para cubrir el diferencial tarifario a través del FET. Este documento deberá contener como anexos los certificados de disponibilidad presupuestal y/o las vigencias futuras aprobadas de los recursos que aseguran el compromiso por lo menos durante la vigencia del Marco Fiscal de Mediano Plazo de la Entidad Territorial.

Para los literales b y c del presente numeral, las proyecciones deberán presentarse en formato de hoja electrónica editable y formulada, sin ningún tipo de restricción, incluyendo todos los supuestos de construcción de los ingresos y costos proyectados, acompañado de un documento que describa de manera detallada la forma de construcción de las proyecciones, de las variables utilizadas y de los resultados obtenidos. Igualmente, deberá detallarse la forma de construcción de la tarifa al usuario y de su metodología de indexación, señalando el mecanismo legal para su establecimiento.

d) Análisis de impacto legal, que determine la viabilidad de la propuesta y los mecanismos requeridos para su implementación

Para el cumplimiento de este requisito, se deberá sustentar desde el punto de vista jurídico, la viabilidad de la propuesta presentada para la modificación de la tarifa técnica, de cara a las formas de mitigación de los impactos y riesgos que generará eventualmente su implementación para el sistema cofinanciado y sus diferentes actores, especialmente para los concesionarios del sistema y para los usuarios.

La justificación deberá incluir un análisis de los riesgos jurídicos derivados de la implementación de las inversiones propuestas, así como, las implicaciones legales sobre terceros, como operadores concesionarios.

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.

Para el cumplimiento de este requisito las entidades territoriales deberán solicitar a la Dirección de Apoyo Fiscal (DAF) del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, la expedición del documento de “análisis de capacidad de financiación para el sistema” donde se evidencie la capacidad del ente territorial para asumir el porcentaje de cofinanciación a su cargo, como el déficit operacional no cubierto con recursos de tarifa al usuario, de acuerdo con el plan de financiación y en el marco de la aplicación de la Ley 617 de 2000 o la que la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Si los aportes de cofinanciación del territorio se financian en su totalidad o parcialmente con cargo a la vigencia en la cual se suscribirá el convenio de cofinanciación, se deberá adjuntar el respectivo Certificado de Disponibilidad Presupuestal, emitido por el responsable del presupuesto de la entidad competente en el territorio.

Si los aportes de cofinanciación del territorio requieren vigencias futuras, se deberán presentar los siguientes documentos:

1. Aval fiscal otorgado para el proyecto por el Confis territorial, que integre la totalidad de los recursos del proyecto para cada vigencia. Este aval tendrá duración por la vigencia fiscal en la cual se haya expedido. En caso de que el proyecto se desplace a otra vigencia, deberá actualizarse. En lugar del aval fiscal referido, podrá presentarse una ordenanza o acuerdo mediante el cual se establezcan rentas dirigidas exclusivamente al sistema de transporte público de pasajeros a cofinanciar.

2. Cronograma detallado de todos los trámites, plazos y responsables en el territorio, para obtener la declaratoria de importancia estratégica del proyecto y la autorización de las vigencias futuras del mismo, en el marco de las normas vigentes.

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.

Este requisito se acreditará con posterioridad a la solicitud de cofinanciación, como requisito previo a la suscripción del convenio de cofinanciación.

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.

Para la acreditación de este requisito se deberá aportar el documento generado por la Plataforma Integrada de Inversiones Públicas o la que haga sus veces, del Departamento Nacional de Planeación (DNP), en la cual quedan consignados los conceptos de viabilidad en la cual se puede evidenciar el código y nombre del proyecto.

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.

Este requisito se deberá acreditar mediante documento que desarrolle el estudio de sostenibilidad del ente gestor, acompañado de un acta de la Asamblea de Accionistas

de la sociedad, en el cual conste que se haya presentado y aprobado el compromiso de capitalización y/o subvención exigida.

Artículo 5°. Procedimiento para acceder a la cofinanciación como apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación. El ente territorial presentará la solicitud de cofinanciación de que trata el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, ante el Ministerio de Transporte, adjuntando para el efecto, los documentos que acrediten el cumplimiento de los requisitos definidos en el artículo 4° de la presente resolución, de acuerdo con el siguiente procedimiento:

1. El Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte validará la información recibida y emitirá la comunicación correspondiente.

Si se presentan observaciones a los requisitos acreditados, el Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte emitirá comunicación que integre las mismas y solicitará su atención dentro de los sesenta (60) días calendario siguientes al recibo de la comunicación.

Transcurrido este término, sin que se acrediten los requisitos exigidos, se entenderá que la solicitud fue desistida, y cuando así lo defina el ente territorial y/o el ente gestor, deberán iniciar nuevamente el proceso de solicitud de cofinanciación desarrollado en la presente resolución o en la norma que la modifique, adicione o sustituya.

2. Recibida la información de los requisitos definidos en el artículo 4° de la presente resolución, y validada previamente por el Ministerio de Transporte, se procederá a reportar esta situación al Departamento Nacional de Planeación (DNP) y al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para que adelanten las actuaciones a las que haya lugar. Este reporte se efectuará dentro de los tres (3) días hábiles siguientes a la emisión de la validación efectuada por el Ministerio de Transporte.

3. Cumplido el requisito de aval financiero y presupuestal, la entidad territorial deberá aportar al Ministerio de Transporte los siguientes documentos, para viabilizar la suscripción del convenio de cofinanciación:

- i. La Declaratoria de Importancia Estratégica del Proyecto, emitida por la autoridad que corresponda en el territorio.

- ii. La autorización de vigencias futuras para amparar los aportes de cofinanciación territoriales; esto con el fin que, la Nación pueda gestionar las vigencias futuras que amparen sus aportes de cofinanciación.

4. El convenio de cofinanciación desarrollará las condiciones de la cofinanciación otorgada por la Nación, como apoyo a la sostenibilidad de los sistemas de transporte público en operación, fijando la forma, modo y plazo de cumplimiento; así como, las condiciones de valor y plazo de desembolso de los aportes de cofinanciación de la Nación, comprometidos en el mismo.

Artículo 6°. Condiciones para el desembolso de los aportes de la Nación. Para efectos de acceder al desembolso de los aportes de la nación derivados de la aplicación del artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, el ente territorial deberá presentar al Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte a más tardar el 31 de marzo de cada año, una certificación anual del cumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad del servicio que sean definidos en el convenio de cofinanciación, con corte al 31 de diciembre de la vigencia inmediatamente anterior, de acuerdo con lo establecido en el numeral 3 del artículo 4° de la presente resolución.

Parágrafo. El Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible (UMUS) del Ministerio de Transporte verificará el cumplimiento de los indicadores de seguimiento de calidad del servicio, de acuerdo con los parámetros definidos en el respectivo convenio de cofinanciación y de forma previa, al desembolso de los aportes de la nación pactados para la respectiva vigencia.

El incumplimiento de los indicadores de mejoramiento de la calidad del servicio, definidos en el convenio de cofinanciación, conllevará a la suspensión de los desembolsos de los aportes de la Nación, hasta tanto los representantes legales de la Entidad Territorial y el ente gestor acrediten su cumplimiento.

Artículo 7°. Política de gobierno corporativo. La solicitud de cofinanciación deberá acompañarse de una comunicación del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en la cual dicha entidad certifique que la sociedad encargada de la gestión del sistema de transporte cumple con los lineamientos de gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y que la conformación de la Junta Directiva se encuentra acorde con la condición de participación mayoritaria de la Nación, establecida en el artículo 2° de la Ley 310 de 1996 modificado por el artículo 172 de la Ley 2294 de 2023 o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Artículo 8°. Vigencia. La presente resolución rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el *Diario Oficial*.

Publíquese y cúmplase,

La Ministra de Transporte,

María Fernanda Rojas Mantilla.

ANEXO

PROCEDIMIENTO PARA EL RECONOCIMIENTO DE INVERSIONES PARA EL APOYO A LA SOSTENIBILIDAD RESPECTO DE LOS APORTES REALIZADOS POR LAS ENTIDADES TERRITORIALES Y ENTES GESTORES

El representante legal del Ente Territorial deberá radicar la solicitud de reconocimiento de los aportes ante el Grupo UMUS del Ministerio de Transporte, con la siguiente documentación:

1. Relación de los gastos o inversiones que pretendan ser reconocidos como aportes a cargo de las entidades territoriales, discriminando el componente elegible que se trate, como se observa en el siguiente cuadro:

Actividad (Gasto o inversión)	Componente elegible	Valor solicitado para reconocimiento	Fecha de pago (**)	Vigencia	Soportes (*)
Ej: material rodante	Material rodante/vehículo los automotores de cero y bajas emisiones	\$0	día/mes/año	Año X	Relación e identificación de soportes.
TOTAL (valor total y porcentaje equivalente al aporte territorial)		\$0 %			

(*) Todos los soportes de las inversiones que se soliciten sean reconocidos como apoyo deberán presentarse en medio digital.

2. Certificación suscrita por el representante legal del Ente Gestor y su revisor fiscal, en la que haga constar:

- a. Que el valor presentado para ser reconocido como aporte a cargo de la entidad territorial y/o ente gestor corresponde, únicamente a inversiones que hacen parte de los definidos en el artículo 183 de la Ley 2294 de 2023, es decir, material rodante y vehículos automotores de cero y bajas emisiones.
- b. Que la inversión haya sido comprometida y pagada por los entes territoriales y/o ente gestor, de manera previa a la expedición de la Ley 2294 de 2023.
- c. Que la totalidad de la información de sustento correspondiente a cada uno de los aportes estará disponible en los archivos de la entidad, para la revisión del Grupo UMUS del Ministerio de Transporte, o de cualquier entidad de seguimiento o control que lo pueda requerir.
- d. Que conoce y acepta su responsabilidad exclusiva, sobre la adquisición, reconocimiento, contratación, recibo a satisfacción y la calidad de los bienes que se solicita sean reconocidos como aporte a cargo de la entidad territorial y/o ente gestor, como apoyo a la sostenibilidad.

3. Documentación soporte para los aportes objeto de reconocimiento:

Adicional a la documentación referida anteriormente, se deberá allegar lo siguiente, sobre los aportes del cual se espera el reconocimiento:

- a. Informe técnico que contenga la descripción de la ejecución del contrato a través del cual se obtuvo el bien, detallando sus características técnicas, objetivos y su justificación como elemento fundamental del sistema de transporte.
- b. Registro fotográfico actual del bien.
- c. Contrato y/o convenio, acta de recibo definitivo y acta de liquidación del contrato o convenio, sin encontrarse actividades o labores pendientes. Estado de las garantías constituidas para soportar la calidad de los bienes.
- d. Certificación expedida por la entidad territorial y/o ente gestor, dependiendo de quien haya realizado el respectivo pago, en la que conste la finalización del suministro del bien y que su calidad y especificaciones técnicas son las adecuadas para la operación del sistema de transporte.
- e. Comprobantes de egreso de los pagos considerados como aportes a cargo de las entidades territoriales y/o entes gestores.
- f. El valor del bien se acreditará con el acta de liquidación del contrato y solo se tendrá en cuenta el monto inicial del mismo, por lo cual no podrá reconocerse indexaciones.
- g. Certificado de titularidad del bien, acompañado del respectivo registro, según aplique.

4. Estudio de la solicitud.

Una vez radicada la solicitud de reconocimiento de aportes con cargo a la entidad territorial, el Grupo UMUS del Ministerio de Transporte llevará a cabo la revisión, en un plazo máximo de seis (6) meses, prorrogables por igual término. En caso de que la solicitud esté incompleta o requiera alguna aclaración, requerirá a la Entidad Territorial mediante comunicación escrita, otorgando un plazo para subsanar de hasta de sesenta (60) días calendario contados a partir de su emisión.

La Entidad Territorial podrá solicitar una prórroga para subsanar hasta por el mismo plazo otorgado inicialmente. En caso de no ser subsanado en el plazo establecido para el efecto, se entenderá que se ha desistido de la solicitud.

El plazo para revisar la solicitud por parte del Ministerio de Transporte se suspenderá durante el periodo de subsanación y se reiniciará el día siguiente a la radicación de los documentos requeridos.

5. Reconocimiento de los aportes con cargo a las entidades territoriales:

Una vez verificada la documentación que soporta la solicitud por parte del Grupo UMUS, se informará al Ente Gestor y al Ente territorial, el valor de los aportes a reconocer.

Para el caso de las inversiones no reconocidas, el Ente Territorial deberá aportar en dinero los recursos correspondientes a dichas inversiones en la siguiente vigencia del pronunciamiento del Ministerio de Transporte, con la correspondiente actualización de los valores del aporte, de acuerdo con las condiciones definidas en la cofinanciación.

RESOLUCIÓN NÚMERO 20253040049955 DE 2025

(diciembre 4)

por la cual se modifica la Sección 3 del Capítulo 3 del Título 5 de la Resolución Única Compilatoria en materia de Tránsito 20223040045295 de 2022, respecto al registro de propiedad de un vehículo automotor a persona indeterminada y registro a favor del interesado y se dictan otras disposiciones.

La Ministra de Transporte, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por los artículos 1° de la Ley 769 de 2002, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010; así como el numeral 6.2 del artículo 6° del Decreto número 087 de 2011 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1° de la Ley 769 de 2002, por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, modificado por el artículo 1° de la Ley 1383 de 2010, por la cual se reforma la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, establece que le corresponde al Ministerio de Transporte como autoridad suprema de tránsito definir, orientar, vigilar e inspeccionar la ejecución de la política nacional en materia de tránsito.

Que el artículo 8° de la citada ley, señala que el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), debe ejecutarse en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los Organismos de Tránsito del país.

Que el artículo 46 de la Ley *ibidem*, establece que “(...) todo vehículo automotor, registrado y autorizado para, circular por el territorio nacional, incluyendo la maquinaria con capacidad de desplazamiento, debe ser inscrito por la autoridad competente en el Registro Nacional Automotor, gestionado por el Ministerio de Transporte. (...)”.

Que conforme al artículo 4° del Decreto número 19 de 2012, por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública, se establece la faculta a las autoridades de suprimir los trámites innecesarios.

Que la Ley 2283 de 2023, por medio de la cual se modifica la Ley 769 de 2002, se reglamenta la actividad de los organismos de apoyo al tránsito, garantizando el buen funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística (CEA), como Mecanismo de prevención y amparo de la siniestralidad vial, y se dictan otras disposiciones, determinó en el artículo 8° que “el Ministerio de Transporte reglamentará lo necesario para depurar los datos del parque automotor inscrito en el Registro Único Nacional de Tránsito (RUNT), con el fin de eliminar los registros correspondientes a los vehículos que no estén en circulación”.

Que mediante la Resolución número 3282 de 2019, el Ministerio de Transporte estableció los requisitos y el procedimiento especial para el registro de propiedad de un vehículo a persona indeterminada y establece un término de vigencia de tres (3) años contados a partir de su publicación el 5 de agosto de 2019.

Que mediante el artículo 2° de la Resolución número 20223040044765 de 2022, el Ministerio de Transporte prorrogó por un término adicional de tres (3) años la vigencia de la Resolución número 3282 de 2019, contados a partir del 6 de agosto de 2022.

Que lo establecido en el artículo 10 de la Resolución número 3282 de 2019, modificado por el artículo 2° de la Resolución número 20223040044765 de 2022, fue compilado en el artículo 5.3.3.10 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, en el cual señalaba que la Sección 3 del Capítulo 3 del Título 5 tendría una vigencia hasta el 6 de agosto de 2025.

Que teniendo en cuenta lo anterior, el Ministerio de Transporte expidió la Resolución número 20253040030725 de 2025, con la cual modificó el artículo 5.3.3.10. de la Sección 3 del Título 5 de la Resolución número 20223040045295 de 2022 prorrogando su vigencia por un término adicional de cuatro (4) meses, contados a partir del 6 de agosto de 2025.

Que por otra parte se resalta lo establecido en el párrafo 2° del artículo 5.1.1 de la Resolución número 20223040045295 de 2022, adicionado por el artículo 3°, Resolución número 20233040017145 de 2023, el cual establece que “(...) en concordancia con la estrategia de Gobierno Digital, los organismos de tránsito y el Registro Único Nacional de Tránsito deberán implementar políticas y procedimientos orientados a depurar, capturar, almacenar y reportar datos de calidad conforme a metodologías y lineamientos de calidad de datos como los propuestos en guías técnicas del Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y estándares internacionales como el DAMA-DMBOK. (...)”.

Que la Superintendencia de Vigilancia y Seguridad Privada, mediante oficio con Radicado número 2025400014251CS del 23 de julio de 2025 señaló:

“(...) es pertinente indicar que en materia de trámites como blindajes, desblindajes, cancelaciones y o traspasos de vehículos blindados esta superintendencia es la competente para emitir su autorización previa al registro o inscripción ante las autoridades de tránsito correspondiente.

Ahora bien, descendiendo a la solicitud puntual en cuento a la posibilidad de autorizar el traspaso a persona indeterminada de un vehículo Blindado (nivel III, IV o V) vigilados

(C.F.).