

Imprime esta norma

DIARIO OFICIAL. AÑO CXXXII. N. 42853. 12, AGOSTO, 1996. PÁG. 1

RESUMEN DE MODIFICACIONES [\[Mostrar\]](#)

## LEY 310 DE 1996

(agosto 06)

por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989.

ESTADO DE VIGENCIA: [\[Mostrar\]](#)

Subtipo: LEY ORDINARIA

El Congreso de Colombia

### DECRETA:

**Artículo 1º.** El área de influencia de un Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, estará comprendida por las áreas urbanas, suburbanas y por los municipios a los cuales el sistema sirve de interconexión directa o indirecta.

**Artículo 2º. Cofinanciación de Sistemas de Transporte.** La Nación y sus entidades descentralizadas podrán realizar inversiones dentro del Marco Fiscal de Mediano Plazo con un mínimo del 40% y hasta por un 70% en proyectos de sistemas de transporte público colectivo o masivo, con dinero a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte.

Las inversiones financiables podrán ser el servicio de deuda; infraestructura física; sistemas inteligentes de transporte; y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo con estándares de bajas o cero emisiones, sin afectar el monto inicial de los recursos aprobados en el Conpes que dio origen a cada proyecto; que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad o movilidad reducida. La adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien este delegue. Las disposiciones de este artículo tendrán vocación de permanencia en el tiempo.

El Ministerio de Transporte verifica el cumplimiento de los siguientes requisitos:

1. Que exista o se constituya una sociedad titular de carácter público que se encargue de la gestión del sistema de transporte. Esta sociedad deberá implementar los lineamientos de Gobierno corporativo emitidos por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público para tal fin.
2. Que el proyecto respectivo tenga estudios de factibilidad técnica, ambiental, legales y financieros, aprobados por la entidad territorial que soporten, para las fases de planeación, construcción, operación y seguimiento, lo siguiente:
  - a) Definición del esquema operacional y financiero.
  - b) Definición del esquema institucional.
  - c) Aplicación de medidas para controlar y minimizar la ilegalidad.
  - d) Evaluación social y económica.
  - e) Definición de estrategias para su sostenibilidad, mantenimiento y actualización.
  - f) Identificación de fuentes de pago para alimentar el fondo de estabilización tarifaria.
  - g) Análisis de la viabilidad fiscal.
3. Que el proyecto respectivo cuente con un documento Conpes, que defina el sistema de transporte, así como las entidades encargadas de su diseño, construcción y operación con el cronograma respectivo, a partir del cual se autorizarán

los desembolsos de manera progresiva de acuerdo con las necesidades y logros del proyecto, en especial aquellos hitos relacionados con la sostenibilidad operacional del sistema.

4. Que el sistema de transporte sea coherente con los objetivos del plan de movilidad adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial.

5. 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.

6. Que esté formalmente constituida una autoridad de transporte del sistema de transporte propuesto.

**Parágrafo 1°.** Los estudios ambientales, técnicos, legales o financieros que sean realizados por parte de las entidades territoriales o quien estas deleguen hacen parte de su autonomía territorial; el Gobierno nacional, brindará el acompañamiento técnico necesario sin que esto implique su validación o aprobación a los estudios realizados.

Los estudios a los que hace alusión este parágrafo deberán realizarse bajo el marco de la estrategia para la implementación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible en Colombia.

**Parágrafo 2°.** Para el caso de cofinanciación de sistemas transporte, el Confis podrá autorizar vigencias futuras de acuerdo con el respectivo cupo sectorial para el desarrollo de Asociaciones Público-Privadas.

## **TEXTO CORRESPONDIENTE A [\[Mostrar\]](#) LEGISLACIÓN ANTERIOR [\[Mostrar\]](#)**

**Artículo 3°.** La Nación solamente podrá otorgar su garantía a los créditos externos que se contraten para los proyectos de los Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros, cuando se hayan pignorado a su favor rentas en cuantías suficientes que cubran el pago de la participación de las entidades territoriales.

**Artículo 4°.** Cuando las rentas propias de las entidades territoriales y la sobretasa a los combustibles, no sean suficientes para cubrir la pignoración de los recursos previstos en el artículo anterior, quedan facultadas para:

1. Aumentar hasta un 20% las tarifas de operación y las tarifas de los gravámenes de su competencia.
2. Crear nuevos gravámenes sobre derechos de tránsito en ciertas áreas restringidas o congestionadas, cobro de peajes y cobros especiales para lotes de parqueo.
3. Celebrar contratos de concesión para la construcción, mantenimiento, operación y administración total o parcial de sistemas de transporte masivo, bajo el control de la entidad concedente y demás disposiciones establecidas por la Ley 80 de 1993.

**Parágrafo 1°.** Los incrementos y eventos a que se refieren los numerales del presente artículo se destinarán exclusivamente a la financiación de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros y se cobrarán a partir del 1° de enero del año siguiente a aquel en que se perfeccione el contrato para su desarrollo.

**Parágrafo 2°.** En el evento que resulte necesario acudir a la financiación parcial mediante el sistema de la contribución por valorización, los estudios, recaudo y administración en general lo realizará la entidad especializada en el tema del respectivo municipio o del municipio núcleo o metrópoli, mediante convenio interadministrativo con la empresa o entidad que adelante el sistema masivo de transporte.

**Artículo 5°.** Las entidades territoriales participantes en el Sistema de Servicio Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y el Valle de Aburrá, deberán pignorar rentas que garanticen por lo menos de un sesenta por ciento (60%) del valor presente del servicio de la deuda de todos los créditos que se hayan contraído o se encuentren contratados o que están o estuvieron garantizados o avalados por la Nación, para la financiación de este Sistema, cualquiera sea el estado de amortización en que se encuentren. El cuarenta por ciento (40%) restante queda a cargo de la Nación.

Para la pignoración de las rentas a que se refiere el inciso anterior, las entidades territoriales involucradas continuarán utilizando las rentas que hasta el momento han servido de garantía para la Nación.

Para efectos del inciso anterior, el monto de pignoración de la contribución de valorización será de noventa y ocho millones de dólares (US \$98.000.000.00) de 1996 y la pignoración de la renta provenientes del impuesto al consumo de cigarrillo y tabaco se reducirá hasta llegar a un cuarenta por ciento (40%) de su valor.

En el evento en que aplicados los anteriores criterios, y sumada la sobretasa a los combustibles, se exceda del valor mínimo de pignoración a favor de la Nación, se podrá reducir, adicionalmente, la pignoración de la renta proveniente del impuesto al consumo del cigarrillo y tabaco hasta el valor nominal de dicho excedente.

Para implementar el recaudo de la sobretasa del impuesto a los combustibles, éste podrá efectuarse en las plantas de abastecimiento, por los grandes distribuciones o por los distribuidores minoristas, el Gobierno reglamentará la materia.

En todo caso, la combinación de todas las anteriores, siempre garantizarán, como mínimo, el porcentaje establecido en el inciso primero de este artículo.

**Parágrafo.** En cualquier caso, lo establecido en el presente artículo, no podrá ser más oneroso para las Entidades Territoriales involucradas en el Sistema Público Urbano de Transporte Masivo de Pasajeros de la ciudad de Medellín y en el Valle de Aburrá que lo establecido en la Ley 86 de 1989.

## **TEXTO CORRESPONDIENTE A [\[Mostrar\]](#)**

**Artículo 6°.** Ferrovías podrá aportar los corredores férreos de su propiedad para que formen parte del Sistema de Transporte Masivo. El valor comercial de dichos corredores hará parte de los aportes de las entidades descentralizadas, a los cuales se refiere el artículo 2° de la presente Ley.

Ferrovías hará los estudios necesarios para determinar la posibilidad de entregar en concesión las líneas férreas que de Zipaquirá, Facatativá y Soacha ingresan al Centro de Bogotá.

**Artículo 7°.** A partir de la vigencia de la presente Ley quedan derogados los artículos 3°, 4°, inciso único y parágrafo 1° del artículo 8° y el artículo 9° de la Ley 86 de 1989, así como las demás normas que le sean contrarias.

**Afecta la vigencia de:** [\[Mostrar\]](#)

**Artículo 8°.** La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

**Afecta la vigencia de:** [\[Mostrar\]](#)

El Presidente del honorable Senado de la República,

***Julio César Guerra Tulena.***

El Secretario General del honorable Senado de la República,

***Pedro Pumarejo Vega.***

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

***Rodrigo Rivera Salazar.***

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

***Diego Vivas Tafur.***

## **REPUBLICA DE COLOMBIA - GOBIERNO NACIONAL**

Publíquese y ejecútese.

Dada en Santa Fe de Bogotá, D. C., a 6 de agosto de 1996.

**ERNESTO SAMPER PIZANO**

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

***José Antonio Ocampo Gaviria.***

El Ministro de Transporte,

***Carlos Hernán López Gutiérrez.***