

LEY 86 DE 1989

(diciembre 29)

Diario Oficial No. 39.124 de 29 de diciembre de 1989

Por la cual se dictan normas sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros y se proveen recursos para su financiamiento

Resumen de Notas de Vigencia

NOTAS DE VIGENCIA:

- Modificada por la Ley 1753 de 2015, 'por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país"', publicada en el Diario Oficial No. 49.538 de 9 de junio de 2015.

- Modificada por la Ley [310](#) de 1996, 'por medio de la cual se modifica la Ley 86 de 1989', publicada en el Diario Oficial No. 42.853 de 12 de agosto de 1996.

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

DECRETA:

CAPÍTULO I.

PRINCIPIOS GENERALES.

ARTÍCULO 1o. La política sobre sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros deberá orientarse a asegurar la prestación de un servicio eficiente que permita el crecimiento ordenado de las ciudades y el uso racional del suelo urbano, con base en los siguientes principios:

- 1.- Desestimular la utilización superflua del automóvil particular.
- 2.- Mejorar la eficiencia en el uso de la infraestructura vial actual mediante la regulación del tráfico; y
- 3.- Promover la masificación del transporte público a través del empleo de equipos eficientes en el consumo de combustibles y el espacio público.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Mediante Sentencia C-539-95 del 23 de noviembre de 1995, Magistrado Ponente Dr. Antonio Barrera Carbonell, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE este artículo.



ARTÍCULO 2o. Para efectos de la presente Ley se define como sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros el conjunto de predios, equipos, señales, paraderos, estaciones e infraestructura vial utilizados para satisfacer la demanda de transporte en un área urbana por medios de transporte sobre rieles u otro modo de transporte.



ARTÍCULO 3o. <Derogado por el Artículo 7o. de la Ley 310 de 1996.>

Notas de Vigencia

- Artículo derogado por el Artículo 7o. de la Ley 310 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.853 de 12 de agosto de 1996.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 86 de 1989:

ARTÍCULO 3o. El área de influencia de un sistema de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros estará comprendida por el Distrito Especial de Bogotá o los municipios servidos directamente por el sistema y los conectados a éste y éste por otros servicios de transporte colectivo urbano o metropolitano y por la red vial urbana.

De conformidad con lo previsto en el inciso anterior, el Gobierno Nacional señalará el área de influencia con base en los estudios técnicos elaborados por la respectiva empresa pública que ejecute el proyecto.

CAPÍTULO II.

DE LA FINANCIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE MASIVO.



ARTÍCULO 4o.<Derogado por el Artículo 7o. de la Ley 310 de 1996.>

Notas de Vigencia

- Artículo derogado por el Artículo 7o de la Ley 310 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.853 de 12 de agosto de 1996.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 86 de 1989:

ARTÍCULO 3o. La Nación solamente podrá contratar u otorgar su garantía a los créditos externos contratados por entidades que desarrollen sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros, cuando éstas hayan pignorado a su favor rentas en cuantía suficiente que cubran el pago de por lo menos el 80% del servicio de la deuda total del proyecto.



ARTÍCULO 5o. Cuando las rentas propias de los municipios, incluido el Distrito especial de Bogotá, no sean suficientes para garantizar la pignoración de los recursos prevista en el artículo anterior, quedan facultados para:

a). Aumentar hasta en un 20% las bases gravables o las tarifas de los gravámenes que son de su competencia;

b). Cobrar una sobretasa al consumo de la gasolina motor hasta del 20% de su precio al público sobre las ventas de Ecopetrol en la planta o plantas que den abasto a la zona de influencia del

respectivo sistema, previo concepto del Consejo de Política Económica y Social, Conpes.

Los incrementos a que se refiere el 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 1o. de enero el año siguiente a aquel en que se perfeccione el contrato para su desarrollo.

Notas del Editor

- En criterio del editor además de lo dispuesto en este artículo debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo [33](#) de la Ley 1753 de 2015, 'por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 "Todos por un nuevo país"', publicada en el Diario Oficial No. 49.538 de 9 de junio de 2015.

(Por favor remitirse a la norma original para comprobar la vigencia del texto que se transcribe a continuación:)

'ARTÍCULO [33](#). OTRAS FUENTES DE FINANCIACIÓN PARA LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE. Con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas de transporte y contar con mecanismos de gestión de la demanda, las entidades territoriales podrán determinar, definir y establecer nuevos recursos de financiación públicos y/o privados que permitan lograr la sostenibilidad económica, ambiental, social e institucional de los sistemas SITM, SETP, SITP y SISTR, a través de los siguientes mecanismos:

1. Fondos de estabilización y subsidio a la demanda. En desarrollo de una política de apoyo y fortalecimiento al transporte público en las ciudades del país, los alcaldes de los municipios, distritos o áreas metropolitanas, donde se implementen o estén en operación sistemas de transporte público, podrán establecer fondos de estabilización o compensación tarifaria, que cubran el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario. La decisión anterior se adoptará mediante decreto municipal, distrital o mediante acuerdo metropolitano, el cual deberá estar soportado en un estudio técnico en el que se demuestre que el fondo de estabilización contribuye a la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos esperados.

Dicho acto administrativo deberá describir la aplicación del fondo o subsidio de forma tal que se garantice su efectividad, establecer los indicadores que permitan evaluar los resultados de dicha medida, contener la fuente presupuestal y la garantía de la permanencia en el tiempo de los recursos que financiarán los fondos de estabilización o subsidio a la demanda, con criterios de sostenibilidad fiscal de la entidad territorial. Para el efecto, deberán contar con previo concepto del Confis municipal o distrital o de la entidad que haga sus veces, en la que se indique que el fondeo es sostenible en el tiempo y se encuentra previsto en el Marco Fiscal de Mediano Plazo del ente territorial.

2. Contribución por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público. Cuando los Alcaldes municipales o distritales regulen el cobro por el servicio de garajes o zonas de estacionamiento de uso público, incluyendo estacionamiento en vía, las entidades territoriales que cuenten con un sistema de transporte masivo, estratégico, integrado o regional, en concordancia con las competencias de los Concejos Municipales o Distritales, podrán incorporar en las tarifas al usuario de los estacionamientos, una contribución que incentive la utilización de los sistemas de transporte público.

Serán sujetos pasivos los usuarios del servicio en predios de personas naturales o jurídicas que ofrezcan a título oneroso el estacionamiento de vehículos. El factor adicional se calculará así: la base gravable será dos (2) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios de oferta de transporte público en la zona, uso del servicio en horas pico y estrato del predio. La contribución se cobrará en forma adicional al total del valor al usuario por parte del prestador del servicio, quien tendrá la condición de agente retenedor. Se exceptúa de este cobro las bicicletas y las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

3. Cobros por congestión o contaminación. Los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley [105](#) de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

Para efectos de cobro de tasa para cada ingreso a áreas de alta congestión o vías construidas o mejoradas para evitar congestión urbana, el sujeto pasivo de dicha obligación será el conductor y/o propietario. La tarifa será fijada teniendo en cuenta el tipo de vía, el tipo de servicio del vehículo, el número de pasajeros y los meses y días del año y horas determinadas de uso y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas, automóviles, camperos y camionetas, y buses y camiones. En todo caso se dará una condición tarifaria especial para las motocicletas cilindradas de 125 cm³ e inferiores.

El sujeto pasivo de la tasa por cada ingreso a zonas de alta contaminación será el propietario y/o conductor del vehículo y la tarifa se determinará en forma gradual, teniendo en cuenta el modelo del vehículo, tipo de servicio, cilindraje, tipo de combustible y el tipo de vehículo, según la siguiente clasificación: motocicletas; automóviles; campero y camionetas; buses y camiones.

Las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SITR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

4. La Nación y sus entidades descentralizadas por servicios podrán cofinanciar proyectos de Asociación Público Privada para el desarrollo de Sistemas de Servicio Público Urbano de Transporte de Pasajeros o de algunos de sus componentes o unidades funcionales, con aportes de capital, en dinero o en especie. La cofinanciación de la Nación podrá ser hasta el 70% del menor valor entre los desembolsos de recursos públicos solicitados para la ejecución del proyecto y el valor estimado del costo y la financiación de las actividades de diseño, pre-construcción y construcción del proyecto.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público al momento de emitir su no objeción sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales, propuestas por la entidad competente de

que trata el inciso 3o del artículo [26](#) de la Ley 1508 de 2012, revisará el cumplimiento de lo establecido en el inciso anterior, en relación con la cofinanciación de la Nación.

Los recursos de cofinanciación a los que hace referencia el presente artículo no podrán ser destinados a la adquisición de vehículos o material rodante, con excepción de los proyectos de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros.

5. Además de las anteriores fuentes de financiación, se podrán utilizar otras fuentes como valorización, subasta de norma urbanística, herramientas de captura del valor del suelo y cobro o aportes por edificabilidad adicional.'

El editor destaca la temporalidad de cuatro años de los planes de desarrollo, según puede deducirse de lo establecido por la Constitución Política en sus artículos [339](#), [340](#), [341](#) y [342](#), y por la Ley 152 de 1994 en los artículos [13](#), [14](#) y [25](#).

- Bogotá fue convertida en Distrito Capital, dejando de ser Distrito Especial, mediante el Artículo [322](#) de la Constitución Política de 1991 en los siguientes términos:

'ARTÍCULO [322](#). Santa Fe de Bogotá, capital de la República y del Departamento de Cundinamarca, se organiza como Distrito Capital.

'Su régimen político, fiscal y administrativo será el que determinen la Constitución, las leyes especiales que para el mismo se dicten y las disposiciones vigentes para los municipios.

'Con base en las normas generales que establezca la ley, el concejo a iniciativa del alcalde, dividirá el territorio distrital en localidades, de acuerdo con las características sociales de sus habitantes, y hará el correspondiente reparto de competencias y funciones administrativas.

'A las autoridades distritales corresponderá garantizar el desarrollo armónico e integrado de la ciudad y la eficiente prestación de los servicios a cargo del Distrito; a las locales, la gestión de los asuntos propios de su territorio.'

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Sentencia C-004-93 del 14 de enero de 1993, Magistrado Ponente Dr. Ciro Angarita Barón, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE el encabezamiento, el literal b) y la inicial de su inciso final.

- Sentencia C-517-92 del 15 de septiembre de 1992, Magistrado Ponente Dr. Ciro Angarita Barón, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE los apartes subrayados.

CAPÍTULO III.

DEL SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO DEL VALLE DEL ABURRÁ.



ARTÍCULO 6o. Para atender las erogaciones causadas por la construcción del sistema de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá, y prioritariamente el servicio de la deuda, se cobrará una sobretasa al consumo de la gasolina motor del 10% de su precio al público sobre las ventas de Ecopetrol en la planta de abastecimiento ubicada en el Valle de Aburrá a partir del 1o.

de enero de 1990.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Mediante Sentencia C-004-93 del 14 de enero de 1993, Magistrado Ponente Dr. Ciro Angarita Barón, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE este artículo.



ARTÍCULO 7o. En el caso del sistema de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá, como condición para el otorgamiento de la garantía de la Nación se deberán pignorar rentas en cuantías suficientes que, sumadas a los recursos generados por la sobretasa a la gasolina de que trata el artículo anterior, cubran en valor presente la totalidad del costo inicial del proyecto, equivalente a US\$ 650 millones de 1984.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Sentencia C-517-92 del 15 de septiembre de 1992, Magistrado Ponente Dr. Ciro Angarita Barón, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE este artículo.



ARTÍCULO 8o. <Derogado por el Artículo [7](#)o. de la Ley 310 de 1996.>

PARÁGRAFO 1o.<Derogado por el Artículo [7](#)o. de la Ley 310 de 1996.>

Notas de Vigencia

- Inciso primero y párrafo derogados por el Artículo [7](#)o de la Ley 310 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.853 de 12 de agosto de 1996.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 86 de 1989:

ARTÍCULO 8o. La contribución por valorización que se cobre en las jurisdicciones municipales de Medellín, Itagüí, Bello, Envigado, Sabaneta, La Estrella y Copacabana para atender las erogaciones causadas por la construcción del sistema de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá, y prioritariamente el servicio de la deuda, no podrá ser inferior al equivalente en pesos de 134 millones de dólares constantes de 1992, el masivo que excluye los estratos socio-económicos números 1, 2 y 3.

PARÁGRAFO 1o. El Instituto Metropolitano de Valorización, Inval, recaudará la contribución por valorización en los Municipios de Medellín, Itagüí, Bello, Sabaneta, La Estrella y Copacabana. Por su parte, la oficina de Valorización Departamental de Antioquia hará lo propio en el Municipio de Envigado.

PARÁGRAFO 2o. Para los efectos de la adquisición y expropiación de inmuebles en desarrollo de su objeto, la Empresa de Transporte Masivo del Valle de Aburrá podrá acogerse a las disposiciones que sobre la materia regían en el momento de iniciar la obra o acogerse a lo dispuesto en la Ley [9](#) de 1989.



ARTÍCULO 9o. <Derogado por el Artículo [7o.](#) de la Ley 310 de 1996.>

Notas de Vigencia

- Artículo derogado por el Artículo [7o.](#) de la Ley 310 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.853 de 12 de agosto de 1996.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 86 de 1989:

ARTÍCULO 9o. En el caso del sistema de transporte masivo de pasajeros del Valle de Aburrá, se deberán pignorar las siguientes rentas:

- a). La contribución por valorización de que trata el artículo [8o.](#) de la presente Ley;
- b). Rentas departamentales y municipales en cuantías suficientes que cubran la diferencia entre el costo inicial del proyecto, a que hace referencia el artículo [7o.](#) de esta Ley, y lo recaudado por concepto de la sobretasa a la gasolina y los recursos previstos en el literal a) del presente artículo.

CAPÍTULO IV.

DE LAS AUTORIZACIONES DE ENDEUDAMIENTO EXTERNO LA GARANTÍA DE LA NACIÓN.



ARTÍCULO 10. Amplíanse en US\$ 500 millones de los Estados Unidos de América o su equivalente en otras monedas, las autorizaciones concedidas al Gobierno Nacional por el artículo 7o. de la Ley 43 de 1987 y por normas anteriores, para contratar o garantizar operaciones de crédito público externo destinadas a financiar sistemas de servicio público urbano de transporte masivo de pasajeros.

Para determinar el equivalente en dólares de los Estados Unidos de América de las operaciones de crédito que se celebren en otras monedas extranjeras se utilizará el tipo de cambio promedio de los tres meses anteriores a la fecha en que la Comisión Interparlamentaria de Crédito Público emita su concepto sobre la respectiva operación.



ARTÍCULO 11. Los contratos que suscriban en desarrollo de la autorización prevista en el artículo anterior, requieren para su celebración, validez y perfeccionamiento del cumplimiento de los requisitos establecidos en los artículos [4o.](#) y [7o.](#) de la presente Ley, en el Decreto extraordinario [222](#) de 1983 y las normas que lo modifiquen o adicionen.

Notas de Vigencia

- El Decreto [222](#) de 1983 fue derogado, salvo los artículos [108](#) a [113](#), por el artículo [81](#) de la ley 80 de 1993, 'por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública', publicada en el Diario Oficial No. 41.094 de 28 de octubre de 1993.

CAPÍTULO V.

OTRAS DISPOSICIONES.



ARTÍCULO 12. Para efectos de la administración de las sumas recaudadas por concepto de los recursos provenientes del cumplimiento de los artículos 5o., 6o. y 9o. de la presente Ley, la Tesorería General de la República abrirá una cuenta de manejo para cada proyecto.

La transferencia del recaudo de los impuestos se efectuará de conformidad con lo que establezca la reglamentación que se expida para este fin.

PARÁGRAFO. La Tesorería General de la República girará las sumas recaudadas a las empresas públicas que ejecuten el proyecto, o hará pagos en su nombre de acuerdo con lo que se establezca en convenios que deberán celebrar para estos fines con la Nación.

Notas del Editor

- Para la interpretación de este inciso debe tenerse en cuenta que la denominación Tesorería General de la República del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, fue sustituida por la de Dirección del Tesoro Nacional del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, según lo dispuesto por el inciso 18 del artículo 55 de la Ley 179 de 1994, publicada en el Diario Oficial No. 41.659 de 30 de diciembre de 1994.

Posteriormente dicho inciso 18 del artículo 55 fue derogado por el artículo 33 de la Ley 225 de 1995, publicada en el Diario Oficial No. 42.157 de 20 de diciembre de 1995.

A partir del Decreto 4712 de 2008, 'por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Hacienda y Crédito Público', publicado en el Diario Oficial No. 47.205 de 16 de diciembre de 2008, el Ministerio cuenta con la Dirección General de Crédito Público y Tesoro Nacional y con la Subdirección de Tesorería, cuyas funciones están descritas en los artículos 4o., 33 y 37.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Sentencia C-517-92 del 15 de septiembre de 1992, Magistrado Ponente Dr. Ciro Angarita Barón, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE los apartes subrayados.



ARTÍCULO 13. Con excepción de lo dispuesto en la presente Ley, no se causarán transferencias o erogaciones adicionales del Presupuesto Nacional para la financiación de los sistemas de transporte masivo.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Mediante Sentencia C-539-95 del 23 de noviembre de 1995, Magistrado Ponente Dr. Antonio Barrera Carbonell, la Corte Constitucional declaró EXEQUIBLE este artículo.

ARTÍCULO 14. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1753 de 2015. El nuevo texto

es el siguiente:> Los sistemas de transporte deben ser sostenibles. Para ello las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, sumadas a otras fuentes de financiación de origen territorial si las hubiere, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos. Lo anterior, sin perjuicio de que las entidades territoriales y/o el Gobierno nacional, dentro del Marco de Gasto de Mediano Plazo, en los casos en que cofinancie estos sistemas, puedan realizar inversiones en la etapa preoperativa en infraestructura física y adquisición inicial total o parcial de material rodante de sistemas de metro o de transporte férreo interurbano de pasajeros incentivando la incorporación de tecnologías limpias y la accesibilidad a los vehículos para personas con movilidad reducida, estrategias de articulación y fomento de la movilidad en medios no motorizados, así como implementación de sistemas de recaudo, información y control de flota que garanticen la sostenibilidad del Sistema.

Para el caso de cofinanciación de sistemas de metro, el Confis podrá autorizar vigencias futuras hasta por el plazo del servicio de la deuda del proyecto de conformidad con la Ley [310](#) de 1996, dentro del límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras establecidas en el artículo [26](#) de la Ley 1508 de 2012.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [1](#) de la Ley 1753 de 2015, 'por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018 “Todos por un nuevo país”’, publicada en el Diario Oficial No. 49.538 de 9 de junio de 2015.

El editor destaca la temporalidad de cuatro años de los planes de desarrollo, según puede deducirse de lo establecido por la Constitución Política en sus artículos [339](#), [340](#), [341](#) y [342](#), y por la Ley 152 de 1994 en los artículos [13](#), [14](#) y [25](#).

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 86 de 1989:

ARTÍCULO 14. Las tarifas que se cobren por la prestación del servicio de transporte masivo deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento y reposición de los equipos. En ningún caso el Gobierno Nacional podrá realizar transferencias para cubrir estos costos.



ARTÍCULO 15. La presente Ley rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario oficial y deroga todas las disposiciones anteriores que le sean contrarias.

Dada en Bogotá, D.E. a los días del mes de de mil novecientos ochenta y nueve (1989).

El Presidente del honorable Senado de la República,

LUIS GUILLERMO GIRALDO HURTADO

El Presidente de la honorable Cámara de Representantes,

NORBERTO MORALES BALLESTERO

El Secretario General del honorable Senado de la República,

CRISPÍN VILLAZÓN DE ARMAS

El Secretario General de la honorable Cámara de Representantes,

LUIS LORDUY LORDUY

REPÚBLICA DE COLOMBIA – GOBIERNO NACIONAL

PUBLÍQUESE Y EJECÚTESE

Bogotá, D.E., 29 de diciembre de 1989

VIRGILIO BARCO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

LUIS FERNANDO ALARCÓN MANTILLA



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma del Ministerio de Relaciones Exteriores

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de marzo de 2018

