

LEY 86 DE 1989

(Diciembre 29)

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

Nota 1: Modificada por la [Ley 1753 de 2015](#).

Nota 2: Derogada parcialmente por la [Ley 310 de 1996](#).

Nota 3: Ver [Ley 223 de 1995](#), artículo 259.

Nota 4: Reglamentada parcialmente por el [Decreto 2923 de 1991](#) y por el [Decreto 453 de 1990](#).

El Congreso de Colombia,

DECRETA :

CAPITULO 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.

Nota, artículo 1º: Ver [Decreto 1008 de 2015](#).

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 la [Ley 310 de 1996](#), artículo 7º.** *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. (Nota: Este artículo fue declarado exequible condicionalmente por la Corte Constitucional en la Sentencia [C-517 del 15 de septiembre de 1992](#)).*

CAPITULO II

De la financiación de los sistemas de transporte masivo.

Artículo 4o. **Derogado por la Ley 310 de 1996, artículo 7º** *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.*** (Nota: La Corte Constitucional, en su Sentencia C-517 de 1992, se pronunció sobre la exequibilidad de las expresiones señaladas con negrilla en este artículo.)

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 del año siguiente a aquel en que se perfeccione el contrato para su desarrollo.** (Nota: La Corte Constitucional, en sus Sentencias C-517 del 15 de septiembre de 1992, se pronunció sobre la exequibilidad de las expresiones señaladas con negrilla en este artículo y la C-004 del 14 de enero de 1993, se pronuncio sobre la exequibilidad de la integridad del artículo, confirmando la anterior sentencia. Esta última fue confirmada por la Sentencia C-170 de 1993.)

CAPITULO III

Del sistema de transporte masivo del Valle de 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. totalidad del costo inicial del proyecto, equivalente a US \$ 650 millones de 1984. **(Nota: La Corte Constitucional, en su Sentencia [C-004 del 14 de enero de 1993](#), se pronunció sobre la exequibilidad este artículo, Providencia confirmada en la Sentencia [C-170 de 1993](#).)**.

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. **Nota: La Corte Constitucional, en su Sentencia [C-517 del 15 de septiembre de 1992](#), se pronunció sobre la exequibilidad este artículo, Providencia confirmada por la Sentencia [C-004 de 14](#) de enero de 1993. Esta a su vez fue confirmada en la Sentencia [C-170 de 1993](#).**

Artículo 8o. **Derogado por la [Ley 310 de 1996](#), artículo 7º.** *La contribución por valorización que se cobre en las jurisdicciones municipales de Medellín, Itaguí, 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 164 millones de dólares constantes de 1992, estimativo que excluye los estratos socio-económicos números 1, 2 y 3.*

Parágrafo 1o. Derogado por la [Ley 310 de 1996](#), artículo 7º. *El Instituto Metropolitano de Valorización, Inval, recaudará la contribución por valorización en los Municipios de Medellín, Itaguí, 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 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 la [Ley 310 de 1996](#), artículo 7º.** *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. (Nota: Ver la Sentencia [C-517 del 15 de septiembre de 1992](#), de la Corte Constitucional, la cual se pronuncia sobre la exequibilidad de este artículo, Providencia confirmada por la Sentencia [C-004 del 14 de enero de 1993](#). Esta a su vez fue confirmada en la Sentencia [C-170 de 1993](#).)

CAPITULO 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 se 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.

CAPITULO 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. **(Nota: Ver Sentencia C-517 del 15 de septiembre de 1992 de la Corte Constitucional la cual se pronunció sobre la exequibilidad de las expresiones señaladas con negrilla en este inciso.)**

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.

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.

Artículo 14. **Modificado por la [Ley 1753 de 2015](#), artículo 31. 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](#).

Texto inicial del 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 Ballesteros

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., diciembre 29 de 1989.

VIRGILIO BARCO

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

Luis Fernando Alarcón Mantilla.