Función Pública

Ley 310 de 1996

Los datos publicados tienen propósitos exclusivamente informativos. El Departamento Administrativo de la Función Pública no se hace responsable de la vigencia de la presente norma. Nos encontramos en un proceso permanente de actualización de los contenidos.

LEY 310 DE 1996

(Agosto 6)

Por medio del cual se modifica la Ley 86 de 1989.

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1. 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 2. 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 de pasajeros (SITM, SITP, SETP y SITR), con dinero administrado a través de una fiducia, o en especie de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expida el Ministerio de Transporte. Dentro de dicha reglamentación se tendrá en cuenta que los aportes en especie no podrán superar el 50 % del total del aporte del territorio.

Las inversiones cofinanciables corresponden a los siguientes componentes: servicio de deuda, infraestructura física, adquisición predial, planes de reasentamiento, sistemas inteligentes de transporte y adquisición total o parcial de vehículos nuevos o material rodante nuevo o cabinas de cables que estén integrados a los sistemas de transporte público con estándares de bajas y cero emisiones y/o que garanticen accesibilidad para población en condición de discapacidad y/o movilidad reducida así como vehículos auxiliares destinados a la operación y mantenimiento de sistemas férreos. La ejecución de las actividades inherentes a la adquisición, operación y mantenimiento de los activos cofinanciados son responsabilidad del ente territorial o de quien éste delegue. En ningún caso se podrán cofinanciar gastos administrativos, de mantenimiento, PMO, de contratación o pago del personal requerido durante la ejecución y desarrollo del sistema, honorarios, viáticos, gastos de viajes o similares.

El Ministerio de Transporte verificará 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, análisis y compromiso suscrito por el representante legal de la entidad territorial frente a la implementación de las fuentes de pago que alimentarán el Fondo de estabilización tarifaria, de acuerdo con las necesidades del proyecto.

g. Viabilidad financiera y presupuestal del proyecto.

h. Estudio ambiental.

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 sostenible y segura adoptado en los casos ordenados por la ley, el plan de ordenamiento territorial y el plan de desarrollo territorial. En los casos en que el proyecto involucre más de una entidad territorial, este requisito aplicará para todas.

5. Que el proyecto propuesto esté debidamente registrado en el Banco de Programas y 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. Si se trata de un proyecto supramunicipal, se deberá contar con una Autoridad Regional de Transporte, salvo que el proyecto se ubique en la jurisdicción de un área metropolitana.

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 los nuevos proyectos de Sistemas de Transporte Público de Pasajeros, en el caso de las entidades territoriales, de conformidad con lo establecido en el artículo 12 de la Ley 819 de 2003 y el artículo 1 de la Ley 1483 de 2011, se podrá autorizar la asunción de compromisos con cargo a vigencias futuras ordinarias o excepcionales, hasta por el plazo de terminación del proyecto de inversión o hasta por el plazo del compromiso del financiamiento, según corresponda. Para el desarrollo de los nuevos proyectos de infraestructura definidos como de importancia estratégica, el Consejo Superior de Política Fiscal -CONFIS- podrá autorizar las vigencias futuras, hasta por el plazo de terminación del proyecto o hasta por el plazo del compromiso de financiamiento, según corresponda. Para los proyectos a los cuales el CONFIS haya otorgado autorización de vigencias futuras, que cuenten con un convenio de cofinanciación suscrito con la Nación vigente al momento de expedición de la presente ley y que hayan sido contabilizados dentro del límite anual del que trata el artículo 26 de la Ley 1508 de 2012, para efectos de la reprogramación de vigencias futuras, seguirán rigiéndose por los términos y condiciones establecidos en dicho artículo.

Sin perjuicio de lo anterior, la no objeción del Ministerio de Hacienda y Crédito Público sobre las condiciones financieras y las cláusulas contractuales de que trata el artículo 26 solo será aplicable para los proyectos de Asociación Público Privadas.

El Ministerio de Hacienda y Crédito Público reglamentará lo previsto en el inciso segundo del presente parágrafo.

PARÁGRAFO 3. En el caso de los Sistemas Estratégicos de Transporte Público -SETP-, la Nación realizará el pago hasta del 40% del total de los aportes del convenio de cofinanciación, y el porcentaje restante de los aportes se realizará siempre y cuando la Entidad Territorial certifique la entrada en operación de por lo menos el 60% de las rutas del respectivo sistema de transporte público, las cuales deberán contar con el sistema de gestión y control de flota y el sistema de recaudo centralizado en funcionamiento.

En el caso de los convenios de cofinanciación que se encuentren en ejecución y ya se haya girado un valor superior, estos giros deberán suspenderse, hasta tanto se cuente con la certificación señalada.

PARÁGRAFO 4. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la terminación de la ejecución del convenio de cofinanciación, la entidad territorial debe garantizar la entrada en operación del 100% de las rutas del respectivo sistema estratégico de transporte público de pasajeros. De incumplir este requisito, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro nacional, el 40% de los recursos de cofinanciación aportados por la Nación.

Cumplido el primer año contado a partir de la terminación del convenio de cofinanciación, sin que entre en operación total el sistema de transporte cofinanciado por la Nación, la entidad territorial deberá reintegrar al Tesoro Nacional el 20% de los recursos aportados por la Nación, adicional a los referidos en el inciso anterior y así por cada año de retraso en la entrada en operación, hasta cumplir el 100% del aporte de la Nación.

PARÁGRAFO 5. El Gobierno nacional hará parte de las juntas y consejos directivos hasta tanto finalice la etapa de construcción o adquisición de los bienes ejecutados con recursos del convenio de cofinanciación lo cual se reflejará con el acta de recibo final de dichos bienes. No obstante, la participación mayoritaria del Gobierno nacional deberá garantizarse hasta que el sistema de transporte haya iniciado su operación. Lo dispuesto en este parágrafo aplicará para los nuevos convenios de cofinanciación.

PARÁGRAFO 6. En aquellos sistemas de transporte público que se encuentren en operación y hayan sido cofinanciados previamente por el Gobierno nacional en algunos de sus componentes o modos, se podrá pactar la cofinanciación de componentes independientes que no hayan sido cofinanciados previamente, mediante adición u otrosí al convenio de cofinanciación o mediante la suscripción de un nuevo convenio para el componente independiente, previo cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente artículo, para lo cual el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente. En ningún caso se podrán destinar recursos adicionales para sistemas de transporte púbico que no hayan puesto en funcionamiento su Sistema de Recaudo Centralizado -SRC- y su Sistema de Gestión y Control de Flota -SGCF-; y cuya cobertura operacional sea inferior al 70% de las rutas del respectivo sistema.

PARÁGRAFO 7. En los convenios de cofinanciación de nuevos proyectos o sistemas se deberá incluir la obligación a cargo de las entidades territoriales de actualizar los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto, de tal manera que se tenga una nivelación entre el avalúo catastral con el comercial; así como la de implementar instrumentos de captura de valor del suelo como contribución por valorización o plusvalía por obra pública. La financiación de la actualización de los catastros de las zonas en donde se ubique el proyecto estará a cargo de las entidades territoriales sin comprometer recursos del convenio de cofinanciación.

PARÁGRAFO 8. Sin perjuicio de lo previsto en el presente artículo, los entes territoriales podrán diseñar estrategias para la implementación de subsidios a las tarifas al usuario de los Sistemas de Transporte Público de Pasajeros para los estudiantes registrados en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales, metodología SISBÉN IV, que se encuentren clasificados en los niveles de los grupos A y B, que estén estudiando en los siguientes niveles educativos: Básica Secundaria, Media, Técnico, Tecnológico y pregrado Universitario.

Los recursos necesarios para financiar o cofinanciar el esquema de subsidios que se establezcan, podrán ser asumidos por la Nación en cuyo caso las entidades territoriales deberán presentar las estrategias ante el Gobierno Nacional para su evaluación y análisis. En todo caso, el mecanismo contemplado en este artículo deberá sujetarse a las disponibilidades presupuestales, al Marco Fiscal de Mediano Plazo y al Marco de Gasto de Mediano Plazo.

En ningún caso un estudiante podrá recibir más de un beneficio para transporte, sea este subsidio, incentivo o tarifa estudiantil.

jurisprudencia

(Modificado por el Art. 172 de la Ley 2294 de 2023)

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 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 cigarrillos 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 de cigarrillos y tabaco hasta el valor nomina de dicho excedente.

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

En todo caso, la combinación de todas las materias, siempre garantizarán, como mínimo, el porcentaje establecido en el inciso 1 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.

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 les 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 quedaran 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.

Artículo 8.-

La presente Ley rige a partir de la fecha de su promulgación.

Publíquese y ejecútese.

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

El Presidente de la República,

ERNESTO SAMPER PIZANO.

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA.

El Ministro de Transporte,

CARLOS HERNÁN LÓPEZ GUTIÉRREZ.

Fecha y hora de creación: 2024-05-21 17:58:34