

LEY 105 DE 1993

(diciembre 30)

Diario Oficial No. 41.158, de 30 de diciembre 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."

Resumen de Notas de Vigencia

Notas de Vigencia:

- Modificada por la Ley [1682](#) de 2013, 'por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias', publicada en el Diario Oficial No. 48.982 de 22 de noviembre de 2013.
- Modificada por la Ley 1450 de 2011, publicada en el Diario Oficial No. 48.102 de 16 de junio de 2011, 'Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014'
- La entidad de que trata el artículo 14 de esta ley fue suprimida por el Decreto [1790](#) de 2003, 'por el cual se suprime el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, FNCV y se ordena su liquidación', publicado en el Diario Oficial No. 45.231 de 27 de junio de 2003.
- Modificada por la Ley 787 de 2002, publicada en el Diario Oficial No 45.046 de 27 de diciembre de 2002, 'por la cual se modifica parcialmente el artículo [21](#) de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993'
- Modificada por el Decreto [955](#) de 2000, 'por el cual se pone en vigencia el Plan de Inversiones públicas para los años 1998 a 2002' publicado en el Diario Oficial No. 44.020 del 26 de mayo de 2000.

El Decreto 955 de 2000 fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1403-00 del 19 de octubre de 2000, Magistrado Ponente Dr. José Gregorio Hernández. A partir de su promulgación al Gobierno.

- Modificada por el Decreto 1179 de 1999, 'Por el cual se reestructura el Ministerio de Transporte y se dictan otras disposiciones', publicado en el Diario Oficial No. 43.626, del 29 de junio de 1999.

El Decreto 1179 de 1999 fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-969-99 del 1 de diciembre de 1999, Magistrado Ponente Dr. Fabio Morón Díaz.

El artículo [120](#) de la Ley 489 de 1998, que otorgó las facultades extraordinarias para la expedición del Decreto 1179 de 1999, fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-702-99 de 20 de septiembre de 1999, Magistrado Ponente Dr. Fabio Morón Díaz, '... a partir de la fecha de promulgación de la Ley 489 de 1998', en consecuencia este decreto también es INEXEQUIBLE.

- Modificada por la Ley 443 de 1998, artículo [87](#), 'Por la cual se expiden normas sobre

carrera administrativa y se dictan otras disposiciones', publicada en el Diario Oficial No. 43.320, del 12 de junio de 1998.

- Modificada por la Ley [383](#) de 1997, publicada en el Diario Oficial No. 43.083, de 14 de julio de 1997, 'Por la cual se expiden normas tendientes a fortalecer la lucha contra la evasión y el contrabando, y se dictan otras disposiciones'.

- Modificada por la Ley 276 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.767 del 17 de abril de 1996, 'Por la cual se modifican los artículos 5o. y 6o. de la Ley 105 de 1993'.

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

TÍTULO I.

SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE

PRINCIPIOS Y DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO I.

INTEGRACIÓN DEL SECTOR Y DEL SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE

ARTÍCULO 1o. SECTOR Y SISTEMA NACIONAL DEL TRANSPORTE. Integra el sector Transporte, el Ministerio de Transporte, sus organismos adscritos o vinculados y la Dirección General Marítima del Ministerio de Defensa Nacional, en cuanto estará sujeta a una relación de coordinación con el Ministerio de Transporte.

Conforman el Sistema Nacional de Transporte, para el desarrollo de las políticas de transporte, además de los organismos indicados en el inciso anterior, los organismos de tránsito y transporte, tanto terrestre, aéreo y marítimo e infraestructura de transporte de las entidades territoriales y demás dependencias de los sectores central o descentralizado de cualquier orden que tengan funciones relacionadas con esta actividad.

CAPÍTULO II.

PRINCIPIOS RECTORES DEL TRANSPORTE



ARTÍCULO 2o. PRINCIPIOS FUNDAMENTALES.

a. DE LA SOBERANÍA DEL PUEBLO: La soberanía reside exclusivamente en el pueblo, del cual emana el poder público. El pueblo la ejerce en forma directa por medio de sus representantes, en los términos que la Constitución establece. Corresponde al Estado garantizar la soberanía completa y exclusiva sobre el territorio, el espacio aéreo y el mar territorial.

b. DE LA INTERVENCIÓN DEL ESTADO: Corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

c. DE LA LIBRE CIRCULACIÓN: De conformidad con los artículos [24](#) y [100](#) de la Constitución Política, toda persona puede circular libremente por el territorio nacional, el espacio aéreo y el mar territorial, con las limitaciones que establezca la ley.

Por razones de interés público, el Gobierno Nacional podrá prohibir, condicionar o restringir el uso del espacio aéreo, la infraestructura del transporte terrestre, de los ríos y del mar territorial y la navegación aérea sobre determinadas regiones y el transporte de determinadas cosas.

En caso de conflicto o insuficiencia de la infraestructura del transporte el Estado preferirá el servicio público colectivo del servicio particular.

d. DE LA INTEGRACIÓN NACIONAL E INTERNACIONAL: El transporte es elemento básico para la unidad nacional y el desarrollo de todo el territorio colombiano y para la expansión de los intercambios internacionales del País.

e. DE LA SEGURIDAD: La seguridad de las personas constituye una prioridad del Sistema y del Sector Transporte.



ARTÍCULO 3o. PRINCIPIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO. 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 y se regirá por los siguientes principios:

1. DEL ACCESO AL TRANSPORTE:

El cual implica:

a. Que el usuario pueda transportarse a través del medio y modo que escoja en buenas condiciones de acceso, comodidad, calidad y seguridad.

b. Que los usuarios sean informados sobre los medios y modos de transporte que le son ofrecidos y las formas de su utilización.

c. Que las autoridades competentes diseñen y ejecuten políticas dirigidas a fomentar el uso de los medios de transporte, racionalizando los equipos apropiados de acuerdo con la demanda y propendiendo por el uso de medios de transporte masivo.

d. Que el diseño de la infraestructura de transporte, así como en la provisión de los servicios de transporte público de pasajeros, las autoridades competentes promuevan el establecimiento de las condiciones para su uso por los discapacitados físicos, sensoriales y psíquicos.

2. EL CARÁCTER DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE:

La operación del transporte público en Colombia es un servicio publico bajo la regulación del Estado, quien ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.

Excepcionalmente la Nación, las entidades territoriales, los establecimientos públicos y las empresas industriales y comerciales del Estado de cualquier orden, podrán prestar el servicio público de transporte, cuando éste no sea prestado por los particulares, o se presenten prácticas monopolísticas u oligopolísticas que afecten los intereses de los usuarios. En todo caso el servicio prestado por las entidades públicas estará sometido a las mismas condiciones y

regulaciones de los particulares.

Existirá un servicio básico de transporte accesible a todos los usuarios. Se permitirán de acuerdo con la regulación o normatividad el transporte de lujo, turísticos y especiales, que no compitan deslealmente con el sistema básico.

3. DE LA COLABORACIÓN ENTRE ENTIDADES:

Los diferentes organismos del Sistema Nacional del Transporte velarán porque su operación se funde en criterios de coordinación, planeación, descentralización y participación.

4. DE LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA:

Todas las personas en forma directa, o a través de las organizaciones sociales, podrán colaborar con las autoridades en el control y vigilancia de los servicios de transporte. Las autoridades prestarán especial atención a las quejas y sugerencias que se formulen y deberán darles el trámite debido.

5. DE LAS RUTAS PARA EL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS:

Entiéndese por ruta para el servicio público de transporte el trayecto comprendido entre un origen y un destino, con un recorrido determinado y unas características en cuanto a horarios, frecuencias y demás aspectos operativos.

El otorgamiento de permisos o contratos de concesión a operadores de transporte público a particulares no genera derechos especiales, diferentes a los estipulados en dichos contratos o permisos.

<Aparte tachado INEXEQUIBLE> El Gobierno Nacional ~~a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos~~, establecerá las condiciones para el otorgamiento de rutas para cada modo de transporte, teniendo en cuenta los estudios técnicos que se elaboren con énfasis en las características de la demanda y la oferta.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional:

- Aparte tachado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-066-99 del 10 de febrero de 1999, Magistrados Ponentes Dres. Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

6. DE LA LIBERTAD DE EMPRESA:

Para la constitución de empresas o de formas asociativas de transporte no se podrán exigir otros requisitos que los establecidos en las normas legales y en los reglamentos respectivos.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso anterior, para acceder a la prestación del servicio público, las empresas, formas asociativas de transporte y de economía solidaria deberán estar habilitadas por el Estado. Para asumir esa responsabilidad, acreditarán condiciones que demuestren capacidad técnica, operativa, financiera, de seguridad y procedencia del capital aportado.

Las autoridades sólo podrán aplicar las restricciones a la iniciativa privada establecidas en la ley, que tiendan a evitar la competencia desleal, el abuso que personas o empresas hagan de su posición dominante en el mercado, para garantizar la eficiencia del sistema y el principio de seguridad.

El Gobierno Nacional a través del Ministerio de Transporte o sus organismos adscritos reglamentará las condiciones de carácter técnico u operativo para la prestación del servicio, con base en estudios de demanda potencial y capacidad transportadora.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional:

- Inciso declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-066-99 del 10 de febrero de 1999, Magistrados Ponentes Dres. Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

El transporte de carga será prestado por personas naturales o jurídicas debidamente autorizadas por las autoridades y el Gobierno Nacional regulará su funcionamiento. El Gobierno establecerá los lineamientos para que el transporte de carga se lleve a cabo bajo condiciones de seguridad y eficiencia. Igualmente no existirán restricciones para rutas y frecuencias, estas serán determinadas por el mercado. El Gobierno Nacional podrá establecer condiciones técnicas y de seguridad para la prestación del servicio y su control será responsabilidad de las autoridades de tránsito.

7. DE LOS PERMISOS O CONTRATOS DE CONCESIÓN:

Sin perjuicio de lo previsto en tratados, acuerdos o convenios de carácter internacional, la prestación del servicio de transporte público estará sujeta a la expedición de un permiso o contrato de concesión u operación por parte de la autoridad competente.

Quien cumpla con las exigencias que al respecto se establezcan, tendrá derecho a ese permiso o contrato de concesión u operación. Quedan incluidos dentro de este literal los servicios de transportes especiales.

8. DEL TRANSPORTE INTERMODAL:

Las autoridades competentes promoverán el mejor comportamiento intermodal, favoreciendo la sana competencia entre modos de transporte, así como su adecuada complementación.

9. DE LOS SUBSIDIOS A DETERMINADOS USUARIOS:

El Gobierno Nacional, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán establecer subsidios a favor de estudiantes, personas discapacitadas físicamente, de la tercera edad y atendidas por servicios de transporte indispensables, con tarifas fuera de su alcance económico. En estos casos, el pago de tales subsidios será asumido por la entidad que lo establece la cual debe estipular en el acto correspondiente la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad. Los subsidios de la Nación sólo se podrán canalizar a través de transferencias presupuestales.



ARTÍCULO 4o. PROTECCIÓN DEL AMBIENTE. <Aparte tachado INEXEQUIBLE> Para

la construcción de obras públicas que tengan un efecto sobre el ambiente, la entidad pública-promotora o constructora de la obra, elaborará un estudio de impacto ambiental, que será sometido a consideración de la Corporación del Medio Ambiente que tenga jurisdicción en la zona donde se proyecta construir. La entidad ambiental dispondrá de sesenta (60) días calendario para considerar el programa. ~~Vencido este término se aplicará el silencio administrativo positivo.~~

Una vez expedidas las autorizaciones de licencia ambiental para los proyectos, se solicitará al municipio respectivo la autorización correspondiente con base en ésta, para lo cual el municipio tendrá un término de treinta (30) días, o de lo contrario se aplicará el silencio administrativo positivo. Contra los actos proferidos por los Alcaldes municipales proceden los recursos por vía gubernativa de que trata el Título II Capítulo I, artículos 49 y siguientes del Código Contencioso Administrativo.

La autoridad del sector de transporte competente, en concordancia con la autoridad ambiental establecerá los niveles máximos de emisión de sustancias, ruidos y gases contaminantes de los motores de los distintos tipos de naves y vehículos. El control sobre el cumplimiento de estas disposiciones, será ejercido por las autoridades competentes.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Artículo declarado EXEQUIBLE, excepto el aparte tachado declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia No. C-328-95 del 27 de julio de 1995, Magistrado Ponente Dr. Eduardo Cifuentes Muñoz.

CAPÍTULO III.

REGULACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL TRÁNSITO



ARTÍCULO 5o. DEFINICIÓN DE COMPETENCIAS. DESARROLLO DE POLÍTICAS. REGULACIONES SOBRE TRANSPORTE Y TRÁNSITO. 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.

<Artículo modificado por el artículo 1o. de la Ley 276 de 1996, en el sentido de incluir un representante del Sector del Transporte, servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural por carretera. El texto original del Inciso es el siguiente:> Créase el Consejo Consultivo de Transporte, que será reglamentado por el Gobierno Nacional, estará integrado por el Ministro de Transporte, dos (2) delegados del Presidente de la República, cinco (5) delegados nominados por las asociaciones de transporte constituidas en el país, así: uno (1) por el transporte carretero de carga, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros por carretera, uno (1) por el sector de transporte de pasajeros urbanos, uno (1) por el sector férreo y uno (1) por el sector fluvial, cuya designación la efectuará el Ministerio de Transporte, un (1) representante de la Sociedad Colombiana de Ingenieros y un (1) representante de la Asociación Colombiana de Ingenieros de Transporte - ACIT.

Este Consejo se reunirá por lo menos una vez al semestre y será convocado por el Ministro de Transporte.

En concordancia corresponde específicamente a la Dirección General Marítima las responsabilidades consagradas en el artículo 13, Decreto 2327 de 1991.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo 1o. de la Ley 276 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.767 del 17 de abril de 1996, en el sentido de incluir un representante del Sector del Transporte, servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural por carretera.



ARTÍCULO 6o. REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR DEL SERVICIO DE PASAJEROS Y/O MIXTO. <Inciso adicionado por el artículo 2o. de la Ley 276 de 1996. El texto adicionado es el siguiente:> Reposición del Parque Automotor del Servicio Público de Pasajeros y/o Mixto. La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. Se excluyen de esta reposición el parque automotor de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto (camperos, chivas) de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto del sector rural, siempre y cuando reúnan los requisitos técnicos de seguridad exigidos por las normas y con la certificación establecida por ellas.

Notas de Vigencia

- Inciso adicionado por el artículo 2o. de la Ley 276 de 1996, publicada en el Diario Oficial No. 42.767 del 17 de abril de 1996,

La vida útil máxima de los vehículos terrestres de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto será de veinte (20) años. El Ministerio de Transporte exigirá la reposición del parque automotor, garantizando que se sustituyan por nuevos los vehículos que hayan cumplido su ciclo de vida útil.

Las autoridades competentes del orden metropolitano, distrital y municipal, podrán incentivar la reposición de los vehículos, mediante el establecimiento de los niveles de servicio diferentes al corriente, que serán prestados con vehículos provenientes de la reposición. Así mismo podrán suspender transitoriamente el ingreso de vehículos nuevos al servicio público de transporte de pasajeros, de acuerdo con las necesidades de su localidad, supeditando la entrada de un vehículo nuevo al retiro del servicio público de uno que deba ser transformado o haya cumplido el máximo de su vida útil. Para la fijación de tarifas calcularán los costos del transporte metropolitano y/o urbano incluyendo el rubro de "recuperación de capital", de acuerdo con los parámetros que establezca el Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 1. Se establecen las siguientes fechas límites, para que los vehículos no transformados, destinados al servicio público de pasajeros y/o mixto, con radio de acción metropolitano y/o urbano, sean retirados del servicio:

- 30 de junio de 1.995, modelos 1.968 y anteriores.
- 31 de diciembre de 1995, modelos 1970 y anteriores.
- 31 de diciembre de 1.996, modelos 1.974 y anteriores.
- 30 de junio de 1.999, modelos 1.978 y anteriores.

- 31 de diciembre de 2.001, vehículos con 20 años de edad.

- A partir del año 2.002, deberán salir anualmente del servicio, los vehículos que lleguen a los veinte (20) años de vida.

PARÁGRAFO 2. El Ministerio de Transporte definirá, reglamentará y fijará los requisitos para la transformación de los vehículos terrestres que vienen operando en el servicio público de pasajeros y/o mixto, de tal forma que se les prolongue su vida útil hasta por diez (10) años y por una sola vez, a partir de la fecha en que realicen la transformación.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional:

- Parágrafo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-066-99 del 10 de febrero de 1999, Magistrados Ponentes Dres. Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte establecerá los plazos y condiciones para reponer los vehículos de servicio público colectivo de pasajeros y/o mixto con radio de acción distinto al urbano y conjuntamente con las autoridades competentes de cada sector señalará las condiciones de operatividad de los equipos de transporte aéreo, férreo y marítimo.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional:

- Parágrafo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-066-99 del 10 de febrero de 1999, Magistrados Ponentes, Dres. Fabio Morón Díaz y Alfredo Beltrán Sierra.

Notas del Editor

El editor destaca que el artículo 138 del Decreto 2150 de 1995 facultó a las autoridades de Tránsito y Transporte de las entidades territoriales para vigilar el cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos [4o.](#) y [5o.](#) de esta ley, sobre vida útil y reposición del parque automotor.



ARTÍCULO 7o. PROGRAMA DE REPOSICIÓN DEL PARQUE AUTOMOTOR. Las empresas de carácter colectivo de pasajeros y/o mixto, y las organizaciones de carácter cooperativo y solidario de la industria del transporte. Están obligadas a ofrecerle a los propietarios de vehículos, programas periódicos de reposición y a establecer y reglamentar fondos que garanticen la reposición gradual del parque automotor, establecida en el artículo anterior.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte en asocio con las autoridades territoriales competentes, vigilará los programas de reposición.

PARÁGRAFO 2. La utilización de los recursos de reposición para fines no previstos en la presente Ley, será delito de abuso de confianza y de él será responsable el administrador de los recursos.

PARÁGRAFO 3. Igualmente, el proceso de reposición podrá desarrollarse por encargo fiduciario constituido por los transportadores o por las entidades públicas en forma individual o conjunta.



ARTÍCULO 8o. CONTROL DE TRÁNSITO. Corresponde a la Policía de Tránsito velar por el cumplimiento del régimen normativo del tránsito y transporte, por la seguridad de las personas y cosas en las vías públicas.

Las funciones de la Policía de Tránsito serán de carácter preventivo, de asistencia técnica y humana a los usuarios de las vías y de carácter sancionatorio para quienes infrinjan las normas.

Las funciones de la Policía de Tránsito serán ejercidas por los cuerpos especializados de tránsito. Los departamentos y los municipios, de más de cincuenta mil habitantes, con población urbana con más del 80%, conforme al censo aprobado, podrán organizar su policía de tránsito, siempre que lo requieran, para el normal tránsito de sus vehículos. A la expedición de la presente Ley se mantendrán y continuarán ejerciendo sus funciones, los cuerpos de guardas bachilleres existentes.

En un plazo de un (1) año y en coordinación con los cuerpos especializados de tránsito, la Policía Nacional también cumplirá funciones de policía de tránsito en todo el territorio nacional, previo adiestramiento en este campo.

El Gobierno Nacional, en un término no superior a ciento ochenta (180) días calendario contados a partir de la vigencia de la presente Ley, reglamentará la creación de escuelas de formación de policías de tránsito, que tendrán como finalidad la instrucción y capacitación de los aspirantes, en áreas específicas de Ingeniería de Transporte, primeros auxilios médicos, mecánica automotriz, relaciones humanas y policía judicial. Fijará así mismo, los requisitos de conocimientos, experiencia y antigüedad, necesarios para obtener el título policía de tránsito.

CAPÍTULO IV.

SANCIONES



ARTÍCULO 9o. SUJETOS DE LAS SANCIONES. Las autoridades que determinen las disposiciones legales impondrán sanciones por violación a las normas reguladoras del transporte, según las disposiciones especiales que rijan cada modo de transporte.

Podrán ser sujetos de sanción:

1. Los operadores del servicio público de transporte y los de los servicios especiales.
2. Las personas que conduzcan vehículos.
3. Las personas que utilicen la infraestructura de transporte.
4. Las personas que violen o faciliten la violación de las normas.
5. Las personas propietarias de vehículos o equipos de transporte.
6. Las empresas de servicio público.

Las sanciones de que trata el presente artículo consistirán en:

1. Amonestación.
2. Multas.
3. Suspensión de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
4. Cancelación de matrículas, licencias, registros o permisos de operación.
5. Suspensión o cancelación de la licencia de funcionamiento de la empresa transportadora.
6. Inmovilización o retención de vehículos .



ARTÍCULO 10. DE LOS CÓDIGOS. El Gobierno Nacional presentará al Congreso de la República durante la primera legislatura de 1994, los proyectos sobre Estatuto Nacional de Transporte y el Código Nacional de Tránsito, que unifiquen los criterios que rigen los diferentes modos de transporte con los principios establecidos en esta Ley.

CAPÍTULO V.

PERÍMETROS DEL TRANSPORTE Y TRÁNSITO POR CARRETERA EN EL TERRITORIO COLOMBIANO



ARTÍCULO 11. PERÍMETROS DEL TRANSPORTE POR CARRETERA. Constituyen perímetros para el transporte nacional, departamental y municipal, los siguientes:

a. El perímetro del transporte nacional comprende el territorio de la Nación. El servicio nacional está constituido por el conjunto de las rutas cuyo origen y destino estén localizadas en diferentes departamentos dentro del perímetro nacional.

No hacen parte del servicio nacional las rutas departamentales, municipales, asociativas o metropolitanas.

b. El perímetro del transporte departamental comprende el territorio del departamento. El servicio departamental está constituido consecuentemente por el conjunto de rutas cuyo origen y destino estén contenidos dentro del perímetro departamental.

No hacen parte del servicio departamental las rutas municipales, asociativas o metropolitanas.

c. El perímetro del transporte distrital y municipal comprende las áreas urbanas, suburbanas y rurales y los distritos territoriales indígenas de la respectiva jurisdicción.

El transporte de pasajeros entre el Distrito Capital y los municipios contiguos será organizado por las autoridades de tránsito de los dos municipios. Ellos de común acuerdo adjudicarán las rutas y su frecuencia.

Los buses que desde los municipios contiguos ingresen al centro de la ciudad, utilizarán las vías troncales construidas especialmente para el transporte masivo a través de buses. Para el efecto tendrán que adaptarse a las condiciones exigidas para ese tipo de transporte en esas vías.

TÍTULO II.

INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE

CAPÍTULO I.

DEFINICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL TRANSPORTE



ARTÍCULO 12. DEFINICIÓN DE INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:
 - a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras.
 - b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales.
 - c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre si, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional.
 - d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal.
 - e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales.

Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si este demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación.

2. Los ríos, canales de aguas navegables, su señalización y aquellos puertos públicos fluviales de interés nacional.
3. Los puertos públicos marítimos de propiedad de la Nación y sus canales de acceso.
4. Las líneas férreas de propiedad de la Nación que incluye su zona, señalización e infraestructura para el control del tránsito.
5. La red de ayudas, comunicaciones y meteorología del transporte aéreo, básicos para prestar los servicios de aeronavegación y la infraestructura aeroportuaria.

6. Los faros, boyas y otros elementos de señalización para el transporte marítimo.
7. Los puentes construidos sobre los accesos viales en zonas de frontera.
8. Los viaductos, túneles, puentes y accesos en general a las capitales de departamentos, distritos y municipios.



ARTÍCULO 13. ESPECIFICACIONES DE LA RED NACIONAL DE CARRETERAS. La red nacional de carreteras que se construya a partir de la vigencia de la presente Ley, tendrá como mínimo las siguientes especificaciones de diseño:

- a.- Ancho de carril: 3.65 metros.
- b.- Ancho de berma: 1.80 metros.
- c.- Máximo porcentaje de zonas restringidas para adelantar: 40 por ciento.
- d.- Rugosidad máxima del pavimento 2.5 IRI (Índice de Rugosidad Internacional)

La Nación no podrá realizar inversiones en rehabilitación y construcción de carreteras nacionales, con especificaciones promedio inferiores a las descritas, salvo que por razones técnicas y de costos no sea posible alcanzar dichas especificaciones.

PARÁGRAFO 1. El Ministerio de Transporte construirá bahías de estacionamiento sobre las zonas aledañas a las carreteras nacionales, las cuales contarán donde sea posible, con los servicios públicos básicos de acuerdo con los diseños técnicos.

En las nuevas carreteras que acometan y en proximidades a centros urbanos, reservará franjas de terrenos que serán utilizadas para la recreación y prácticas deportivas de sus habitantes.

PARÁGRAFO 2. Será responsabilidad de las autoridades civiles departamentales y/o municipales, la protección y conservación de la propiedad pública correspondiente a la zona de terreno aledaña a las carreteras nacionales, adquiridas como reserva para el mantenimiento y ensanchamiento de la red vial.

PARÁGRAFO 3. El Ministerio de Transporte reglamentará y actualizará con la periodicidad que estime conveniente las normas sobre diseños de carreteras y puentes.



ARTÍCULO 14. DEL FONDO NACIONAL DE CAMINOS VECINALES. <Ver Notas de Vigencia> El Fondo Nacional de Caminos Vecinales, creado por decreto 1650 de 1960 y reestructurado por los decretos 1300 de 1988 y 1474 de 1989, continuará ejerciendo las funciones señaladas en dichos Decretos y demás normas vigentes como un establecimiento público de orden nacional, adscrito al Ministerio de Transporte. El Fondo Nacional de Caminos Vecinales podrá reducir el ejercicio de sus funciones. El Ministerio de Transporte, de acuerdo con los departamentos, establecerá el cronograma y las condiciones técnicas y presupuestales para la entrega de las vías veredales que se encuentren dentro del inventario vial del Fondo Nacional de Caminos Vecinales y para la liquidación de las oficinas regionales que finalicen sus funciones, de acuerdo con el artículo 124 del Decreto 2171 de 1992.

Notas de Vigencia

- La entidad de que trata este artículo fue suprimida por el Decreto [1790](#) de 2003, 'por el cual se suprime el Fondo Nacional de Caminos Vecinales, FNCV y se ordena su liquidación', publicado en el Diario Oficial No. 45.231 de 27 de junio de 2003.



ARTÍCULO 15. PLANES DE EXPANSIÓN DE LA RED DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. <Ver Notas de Vigencia> El Ministerio de Transporte presentará al Consejo Nacional de Política Económica y Social CONPES para su aprobación, ~~cada dos (2) años~~, los planes de expansión vial, que deberán contener como mínimo lo siguiente:

Notas de Vigencia

- Mediante el artículo [276](#) de la Ley 1450 de 2011, publicada en el Diario Oficial No. 48.102 de 16 de junio de 2011, 'Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014', se elimina la periodicidad de dos (2) años prevista en este artículo para la presentación y aprobación de los Planes de Expansión Vial.

- a. La conveniencia de hacer inversiones en nueva infraestructura vial nacional, de acuerdo con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo.
- b. Las inversiones públicas que deben efectuarse en infraestructura vial, y las privadas que deben estimularse.
- c. Las metodologías que deben aplicarse de modo general al establecer contraprestaciones por concesiones e infraestructura vial nacional.

Los planes de expansión vial podrán modificar la red nacional de transporte, incorporando o excluyendo vías específicas.

Las inversiones públicas que se hagan en materia de infraestructura vial nacional se ceñirán a lo expuesto en los planes de expansión vial y en el Plan Nacional de Desarrollo.

Los planes de expansión vial se expedirán por medio de decretos reglamentarios del Plan Nacional de Desarrollo y esta Ley.

El Ministerio de Transporte presentará en un término no mayor de dos (2) meses contados a partir de la vigencia de la presente Ley, para consideración y aprobación del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES, el proyecto de integración de la red nacional de transporte, de acuerdo con los criterios previstos en esta Ley.

Notas de Vigencia

- Artículo modificado por el artículo [54](#) del Decreto 955 de 2000, publicado en el Diario Oficial No.44.020 del 26 de mayo de 2000.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- El Decreto 955 de 2000 fue declarado INEXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-1403-00 del 19 de octubre de 2000, Magistrado Ponente Dr. José Gregorio Hernández Galindo. A partir de su promulgación al Gobierno.



ARTÍCULO 16. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LOS DEPARTAMENTOS. Hacen parte de la infraestructura departamental de transporte, las vías que hoy son de propiedad de los Departamentos; las que son hoy responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en esta Ley, les traspase mediante convenio a los departamentos, al igual que aquellas que en el futuro sean departamentales, las que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional; al igual que los puertos y muelles fluviales y los aeropuertos, en la medida que sean de su propiedad o que le sean transferidos. Para el cumplimiento del programa de transferencia de las vías de la Nación a los departamentos, el Ministerio de Transporte elaborará un plan gradual de transferencia de vías, de tecnología y de recursos económicos, apropiados por el Fondo de Cofinanciación de Vías creado por esta Ley, de tal forma que ello les permita una eficaz administración, conservación y rehabilitación de las carreteras que reciban.

La Nación no podrá entregar responsabilidades sin la definición, apropiación o giro de los recursos necesarios. Mientras se hace la entrega, la responsabilidad del mantenimiento la tendrá la Nación. Los departamentos y los distritos podrán limitar el monto en mantenimiento de estas carreteras, a los recursos que para tal fin reciban del citado fondo.

Los departamentos al recibir las carreteras de la Nación, se obligan también a recibir los contratos con las asociaciones de trabajadores que tiene cooperativas o precooperativas para el mantenimiento vial.

PARÁGRAFO 1. Harán parte parcialmente, de la infraestructura departamental de transporte los puertos marítimos y los aeropuertos de acuerdo con la participación que tengan en las sociedades portuarias o aeroportuarias regionales.

PARÁGRAFO 2. En los casos en que se acometa la construcción de una variante de una carretera Nacional, su alterna podrá pasar a la infraestructura departamental si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 3. Los departamentos y los distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación de Vías. Los municipios para el cofinanciamiento de las vías vecinales accederán a través del departamento correspondiente.

Los municipios y los distritos podrán acceder en forma directa al Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.



ARTÍCULO 17. INTEGRACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DISTRITAL Y MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Hace parte de la infraestructura distrital municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del municipio, las instalaciones portuarias fluviales y marítimas, los aeropuertos y los terminales de transporte terrestre, de acuerdo con la participación que tengan los municipios en las sociedades portuarias y aeroportuarias, en la medida que sean de su propiedad o cuando estos le sean transferidos.

PARÁGRAFO 1. En los casos en que se acometa la construcción de una vía nacional o departamental, su alterna, podrán pasar a la infraestructura municipal si reúne las características de ésta, a juicio del Ministerio de Transporte.

PARÁGRAFO 2. La política sobre terminales de transporte terrestre en cuanto a su regulación, tarifas y control operativo, será ejercida por el Ministerio de Transporte.



ARTÍCULO 18. ENTIDADES AUTÓNOMAS. Con el fin de administrar las carreteras entregadas por la Nación, así como la construcción, rehabilitación y ampliación de obras de infraestructura los departamentos, los distritos y los municipios podrán constituir entidades autónomas con personería jurídica, patrimonio propio con participación de los sectores público y privado. Estas entidades podrán emitir acciones, bonos, títulos, contratar empréstitos y ejecutar obras en forma directa o indirecta.

CAPÍTULO II.

FUNCIONES Y RESPONSABILIDADES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE



ARTÍCULO 19. CONSTITUCIÓN Y CONSERVACIÓN. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley.



ARTÍCULO 20. PLANEACIÓN E IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

CAPÍTULO III.

RECURSOS PARA LA CONSTRUCCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE



ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. <Artículo modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. El nuevo texto es el siguiente:> Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- Literal b) declarado EXEQUIBLE, por el cargo analizado, por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-508-06 de 6 de julio de 2006, Magistrado Ponente Dr. Alvaro Tafur Galvis.

- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

PARÁGRAFO 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".

Notas de Vigencia

- Artículo modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, publicada en el Diario Oficial No 45.046 de 27 de diciembre de 2002.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional

- La Corte Constitucional se declaró INHIBIDA de fallar sobre el literal b) del texto original por estar modificado por la Ley 787 de 2002, mediante Sentencia C-405-03 de 22 de mayo de 2003, Magistrado Ponente Dr. Jaime Córdoba Triviño.
- Artículo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-482-96 del 16 de septiembre de 1996, Magistrados Ponentes Dr. Jorge Arango Mejía y Dr. Hernando Herrera Vergara.
- Artículo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-084-95 del 1 de marzo de 1995, Magistrado Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero, por haberse sancionado en debida forma, no haber violado el principio de unidad de materia, ni el artículo 154 de la Carta Política.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 105 de 1993:

ARTÍCULO 21. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el presupuesto nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.
 - b. Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas.
 - c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.
 - d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- c. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

PARÁGRAFO. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.



ARTÍCULO 22. DESTINO DE LOS RECURSOS DEL PEAJE. <Ver Notas del Editor> En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.

Notas del Editor

- El artículo 49 la Ley 1151 de 2011 continuará vigente, hasta que sea derogado o modificado por norma posterior, según lo dispuesto por el artículo [267](#) 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.

- En criterio del editor para la interpretación de este artículo debe tenerse en cuenta lo dispuesto en el artículo 49 de la Ley 1151 de 2011, 'por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010', publicada en el Diario Oficial No. 46.700 de 25 de julio de 2007.

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

'ARTÍCULO 49. RECURSOS PEAJES. Los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes de vías de la red troncal nacional no concesionadas, se invertirán en la rehabilitación, conservación y mantenimiento de la vía objeto del peaje y, cuando esta cumpla con todos los estándares técnicos requeridos, deben destinarse para rehabilitación, conservación y mantenimiento de vías de la red troncal nacional. '



ARTÍCULO 23. VALORIZACIÓN. La Nación y las entidades territoriales podrán financiar total o parcialmente la construcción de infraestructura de transporte a través del cobro de la contribución de valorización.



ARTÍCULO 24. FONDO DE COFINANCIACIÓN DE VIAS. Para garantizar a los departamentos los recursos para la construcción, rehabilitación y mantenimiento de las vías, créase el Fondo de Cofinanciación de Vías, el cual actuará como un sistema especial de cuentas dependiente de FINDETER y cuya función será la de administrar los recursos que se destinen para este propósito en virtud de la presente Ley. Este Fondo será administrado por un comité que estará conformado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado, quien lo presidirá;
2. El Director del Departamento Nacional de Planeación o su delegado;
3. El Director del Instituto Nacional de Vías o su delegado, quien actuará con voz pero sin voto;
4. El Presidente de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A., FINDETER, o su delegado, quien tendrá voz, pero no voto y actuará como Secretario del Fondo.

PARÁGRAFO 1. Los Directores de los CORPES podrán asistir a las sesiones del Comité de administración del Fondo de Cofinanciación de Vías, con voz pero sin voto, cuando se vayan a considerar proyectos correspondientes a su respectiva jurisdicción.

PARÁGRAFO 2. Serán recursos del Fondo de Cofinanciación de Vías los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el Presupuesto Nacional.
2. Los recursos propios de la sociedad financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER que se destinen para el efecto;
3. Todos los bienes y derechos pertenecientes al Fondo Nacional de Caminos Vecinales que se le transfieren en desarrollo del proceso de liquidación de esta entidad;
4. Los recursos provenientes del impuesto al consumo de la cerveza, de que trata el artículo [157](#) del Código de Régimen Departamental contenido en el Decreto ley 1222 de 1986.

Notas de Vigencia

- El artículo [157](#) del Decreto 1222 de 1986 fue derogado por el artículo [285](#) de la Ley 223 de 1995, publicada en el Diario Oficial No. 42.160 del 22 de diciembre de 1995.

5. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de FINDETER y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno que estén destinadas a programas y proyectos de cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación de Vías.



ARTÍCULO 25. FONDO DE COFINANCIACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA URBANA. El Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Vial y Urbana creado por el artículo 19 del Decreto 2132 se llamará FONDO DE COFINANCIACIÓN PARA LA INFRAESTRUCTURA URBANA, el cual será manejado por FINDETER como un sistema especial de cuentas y estará administrado por el Comité señalado en el artículo 21 del Decreto 2132 de 1992.

PARÁGRAFO 1. Serán recursos del Fondo de Cofinanciación para Infraestructura Urbana los siguientes:

1. Las sumas que se apropien en el presupuesto nacional;
2. Los recursos que la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S. A. FINDETER destinen para el efecto.
3. Las sumas correspondientes a las partidas o apropiaciones presupuestales que figuran en el presupuesto de la vigencia fiscal de 1993 de FINDETER y del Fondo de Desarrollo Comunal del Ministerio de Gobierno, que estén destinadas a programas y proyectos de Cofinanciación relacionados con el objeto del Fondo de Cofinanciación para la Infraestructura Urbana.

PARÁGRAFO 2. Los recursos de este Fondo serán destinados a cofinanciar la ejecución de programas y proyectos de inversión presentados autónoma y directamente por los municipios, en áreas urbanas y rurales, en materias tales como acueductos, plazas de mercado, mataderos, aseo, tratamiento de basuras, malla vial urbana, parques, escenarios deportivos, zonas públicas de turismo y obras de prevención de desastres.



ARTÍCULO 26. REFORMAS ESTATUTARIAS. Para el desarrollo de lo dispuesto en esta Ley, será necesaria la adopción de las correspondientes reformas estatutarias por parte de la Asamblea de Accionistas de la Sociedad Financiera de Desarrollo Territorial S.A. FINDETER,

las cuales requerirán de aprobación por parte del Gobierno Nacional. En dichas reformas se determinarán los funcionarios a quienes les corresponda ejercer las funciones propias de dirección del Fondo de Cofinanciación de vías y del Fondo de Cofinanciación para Infraestructura Urbana.



ARTÍCULO 27. CRITERIOS PARA LA COFINANCIACIÓN. Para la cofinanciación se tendrán en cuenta los siguientes criterios, además de los establecidos en el artículo 24 del Decreto 2132 de 1992:

- a. Las entidades territoriales serán autónomas en la determinación de la elegibilidad de los proyectos de infraestructura. Sin embargo, esta elegibilidad deberá ser determinada mediante la preparación continua de planes a un plazo mínimo de cinco (5) años.
- b. El Ministerio de Transporte establecerá las políticas generales de inversión en expansión, rehabilitación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. El Fondo de Cofinanciación será un elemento para promover dicha política.
- c. Los proyectos cofinanciados serán ejecutados a través de contratos, por los departamentos y municipios. Estos serán autónomos y responsables por la contratación de obras.
- d. La distribución regional de los recursos de los Fondos de Cofinanciación se definirá mediante los siguientes criterios: necesidades básicas insatisfechas, inversiones realizadas por las entidades territoriales, eficiencia en el gasto, longitud de la red vial de las entidades territoriales y la promoción del mantenimiento de la infraestructura existente.



ARTÍCULO 28. TASAS. Los municipios, y los distritos, podrán establecer tasas por el derecho de parqueo sobre las vías públicas, e impuestos que desestimulen el acceso de los vehículos particulares a los centros de las ciudades.



ARTÍCULO 29. SOBRETASA AL COMBUSTIBLE AUTOMOTOR. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 6 de la Ley 86 de 1989, autorízase a los municipios, y a los distritos, para establecer una sobretasa máxima del 20% al precio del combustible automotor, con destino exclusivo a un fondo de mantenimiento y construcción de vías públicas y a financiar la construcción de proyectos de transporte masivo.

PARÁGRAFO. En ningún caso la suma de las sobretasas al combustible automotor, incluida la establecida en el artículo 6 de la ley 86 de 1989, superará el porcentaje aquí establecido.

Jurisprudencia Vigencia

Corte Constitucional:

- Mediante Sentencia C-495-98 de 15 de septiembre de 1998, Magistrado Ponente Dr. Antonio Barrera Carbonell, la Corte Constitucional declaró estése a lo resuelto en la Sentencia C-084-95.

- Artículo declarado EXEQUIBLE por la Corte Constitucional, mediante Sentencia C-084-95 del 1 de marzo de 1995, Magistrado Ponente Dr. Alejandro Martínez Caballero.

CAPÍTULO IV.

OBRAS POR CONCESIÓN



ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo [81](#) de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo [44](#) y el inciso 2o. del artículo [45](#) de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

Notas del Editor

- El editor destaca que, en concordancia con lo establecido en este párrafo, el artículo [19](#) del Decreto 855 de 1994 establece que en los términos de referencia se señalarán los criterios para el otorgamiento de las concesiones.

PARÁGRAFO 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

Notas del Editor

- Para la interpretación de este artículo tener en cuenta la expedición de la Ley [1682](#) de 2013, 'por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias', publicada en el Diario Oficial No. 48.982 de 22 de noviembre de 2013.

- En criterio del editor para la interpretación de este numeral debe tenerse en cuenta la entrada en vigencia de la Ley [1508](#) de 2012, publicada en el Diario Oficial No. 48.308 de 10 de enero de 2012, 'Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas, se dictan normas orgánicas de presupuesto y se dictan otras disposiciones'

Destaca el editor el artículo [3](#) de la citada ley:

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

'ARTÍCULO [3](#)o. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.

También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.

En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.

Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley [80](#) de 1993 y la Ley [1150](#) de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.

PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) smmlv.

PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.

PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.'



ARTÍCULO 31. TITULARIZACIÓN Y CRÉDITO PARA CONCESIONARIOS. Con el fin de garantizar las inversiones internas necesarias para la financiación de proyectos de infraestructura, los concesionarios, podrán titularizar los proyectos, mediante patrimonios autónomos manteniendo la responsabilidad contractual.

ARTÍCULO 32. CLÁUSULAS UNILATERALES. <Artículo derogado por el artículo [73](#) de la Ley 1682 de 2013>

Notas de Vigencia

- Artículo derogado por el artículo [73](#) de la Ley 1682 de 2013, 'por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte y se conceden facultades extraordinarias', publicada en el Diario Oficial No. 48.982 de 22 de noviembre de 2013.

Legislación Anterior

Texto original de la Ley 105 de 1993:

ARTÍCULO 32. En los contratos de concesión, para obras de infraestructura de transporte, sólo habrá lugar a la aplicación de los artículos [15](#), [16](#) y [17](#) de la Ley 80 de 1993, mientras el concesionario cumple la obligación de las inversiones de construcción o rehabilitación, a las que se comprometió en el contrato.

ARTÍCULO 33. GARANTÍAS DE INGRESO. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se podrá establecer que cuando los ingresos sobrepasen un máximo, los ingresos adicionales podrán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen, ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.

ARTÍCULO 34. ADQUISICIONES DE PREDIOS. En la adquisición de predios para la construcción de obras de infraestructura de transporte, la entidad estatal concedente podrá delegar esta función, en el concesionario o en un tercero. Los predios adquiridos figurarán a nombre de la entidad pública.

El máximo valor a pagar por los predios o por las mejoras, lo establecerá la entidad estatal contratante, de conformidad con las normas vigentes sobre la materia, o mediante avalúos comerciales que se harán por firmas afiliadas a las Lonjas de propiedad raíz, con base en los criterios generales que determine para el efecto el Instituto Geográfico Agustín Codazzi.

ARTÍCULO 35. EXPROPIACIÓN ADMINISTRATIVA. El Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, los departamentos a través del gobernador y los municipios a través de los alcaldes, podrán decretar la expropiación administrativa con indemnización, para la adquisición de predios destinados a obras de infraestructura de transporte. Para el efecto deberán ceñirse a los requisitos señalados en las normas que regulen la materia.

ARTÍCULO 36. LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO. En el contrato de concesión de obras de infraestructura de transporte, quedará establecida la forma de liquidación del contrato y los derechos de las partes en caso de incumplimiento de alguna de ellas.

CAPÍTULO V.

ADECUACIÓN DE LAS ESTRUCTURAS ADMINISTRATIVAS



ARTÍCULO 37. PRINCIPIOS PARA LA REESTRUCTURACIÓN ADMINISTRATIVA.

De conformidad con el numeral 16 del artículo [189](#) de la Constitución Nacional, los principios y reglas generales que debe seguir el Presidente de la República para modificar las estructuras administrativas del sector transporte, incluidas las estructuras definidas por el Decreto 2171 de 1992, son los siguientes:

- a. **MODERNIZACIÓN.** Responderá a los desarrollos técnicos y administrativos de administración pública y podrá apoyarse en los servicios especializados ofrecidos por particulares.
- b. **EFICIENCIA.** Se propiciarán esquemas de participación y estímulo orientados a mejorar la eficiencia administrativa.
- c. **ADMINISTRACIÓN GERENCIAL.** Se establecerán los mecanismos de control gerencial y desconcentración de funciones.
- d. **CAPACITACIÓN.** Se dará especial énfasis a los instrumentos de capacitación, tecnificación y profesionalización de los funcionarios.

PARÁGRAFO. Para el sector aeronáutico, adicionalmente se aplicarán los siguientes principios:

- a. **ADMINISTRACIÓN FUNCIONAL.** Se administrará teniendo en cuenta cuatro grandes áreas funcionales: planeación y regulación aeronáutica, los servicios de aeronavegación, la supervisión y la seguridad aérea, la supervisión y los servicios aeroportuarios.
- b. **ESPECIALIZACIÓN.** Se responderá a la especialización técnica que poseen las funciones de la aeronáutica.
- c. **DESCENTRALIZACIÓN.** Se tenderá a la descentralización y a la participación regional en la administración de los servicios aeroportuarios.
- d. **SEGURIDAD.** Se establecerán las funciones de reglamentación y control de la seguridad aeronáutica y aeroportuaria, en los más altos niveles de la administración.
- e. **COMPETITIVIDAD LABORAL.** Se establecerán sistemas salariales que sean competitivos en el mercado laboral colombiano, para los servidores de la entidad.



ARTÍCULO 38. ADECUACIÓN INSTITUCIONAL DE LAS ENTIDADES

TERRITORIALES. Para el cumplimiento de los objetivos del sistema de transporte establecidos en esta Ley, las entidades territoriales por determinación de las Asambleas Departamentales o de los Concejos Municipales, según el caso podrán adoptar las reformas que consideren indispensables en sus estructuras administrativas y plantas de personal, con fundamento en los principios definidos en el artículo anterior, fusionando, suprimiendo o reestructurando, los organismos del sector central o descentralizado de la respectiva entidad, vinculados con el sistema.



Disposiciones analizadas por Avance Jurídico Casa Editorial Ltda.

Normograma de la Administradora Colombiana de Pensiones - Colpensiones

ISSN 2256-1633

Última actualización: 31 de marzo de 2018

