

REPÚBLICA DE COLOMBIA



MINISTERIO DE TRANSPORTE

DECRETO

DE 2017

()

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial de la consagrada en los artículos 189, numeral 11, de la Constitución Política Nacional, 90 de la Ley 1450 de 2011, 33 numeral 3 de la Ley 1753 de 2015, y

CONSIDERANDO

Que reconociendo la importancia de la movilidad para facilitar la búsqueda del bienestar de las personas, el Congreso de la República instrumentó mediante la Ley 1450 de 2011 medidas integrales de administración de la demanda de viajes para mitigar el impacto de la congestión y la contaminación urbana, autorizando a las autoridades municipales o distritales que así lo decidan, el establecimiento de tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana en Municipios o Distritos con población mayor a 300.000 habitantes, facultando igualmente al Gobierno Nacional para reglamentar los criterios a tener en cuenta para determinar dichas áreas.

Que el literal b) del artículo 2 de la Ley 105 de 1993 establece que la intervención del Estado es un principio fundamental, conforme al cual le corresponde la planeación, control, regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 5° de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 276 de 1996, corresponde al Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Transporte, la definición de las políticas generales sobre transporte y tránsito.

Que corresponde al Gobierno Nacional, por medio del Ministerio de Transporte, como autoridad del sector, velar por la sincronización e integración entre las inversiones de la Nación en los sistemas urbanos de transporte público de pasajeros y las políticas municipales o distritales para alcanzar una mayor eficiencia en la movilidad local.

Que atendiendo a las necesidades de las principales ciudades del país y como consecuencia de la transformación urbana y demográfica en la cual, según datos de del Departamento Administrativo Nacional de Estadísticas DANE para el período comprendido entre 1985 y el 2015, se evidenció un incremento del porcentaje de la población total del país que reside en áreas urbanas pasando del 66% al 76%.

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

Que en el país se viene presentando un crecimiento del índice de motorización y un aumento acelerado del número total de unidades del parque automotor terrestre, el cual se cuadruplicó en un periodo cercano a los 15 años de acuerdo al anuario estadístico de 2015, pasando de cerca de 3.3 millones de unidades en el 2000 a más de 12.0 millones de unidades en el 2015 y cerrando el año 2016 con un total de 12. 906.786 de unidades de acuerdo a las cifras del RUNT.

Que el Gobierno Nacional expidió el Decreto 2883 de 2013 “por medio del cual se fijan los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana y se dictan otras disposiciones”.

Que mediante el Decreto 1079 de 2015, el Gobierno expidió el Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte, dentro del cual no incluyó el Decreto 2883 de 2013 y derogó todas las disposiciones de naturaleza reglamentaria relativas al sector Transporte.

Que el numeral 3 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, señala que los municipios o distritos mayores a 300.000 habitantes, en concordancia con las competencias de los concejos municipales o distritales, podrán establecer tasas, diferentes a los peajes establecidos en la Ley 105 de 1993, por acceso a áreas de alta congestión, de infraestructura construida para evitar congestión urbana, así como por contaminación, con base en la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto y que los recursos obtenidos por concepto de las tasas adoptadas por las mencionadas entidades territoriales, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura vial, transporte público y programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular.

Que como consecuencia de lo anterior, el Decreto 2883 de 2013, quedó derogado, siendo necesario adicionar un título a la parte 4 del libro 2 del Decreto 1079 de 2015, con el fin de reglamentar los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA

Artículo 1. Adición del Decreto número 1079 de 2015. Adiciónese el título 9 a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, el cual quedará así:

“TÍTULO 9

CRITERIOS PARA LA DETERMINACIÓN DE ÁREAS DE ALTA CONGESTIÓN, DE ALTA CONTAMINACIÓN, O DE INFRAESTRUCTURA CONSTRUIDA O MEJORADA PARA EVITAR CONGESTIÓN URBANA

Artículo 2.4.9.1. Criterios para determinar áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana. De conformidad con la ley, los Municipios o Distritos con poblaciones mayores a 300.000 habitantes, podrán establecer tasas por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana. Para la determinación de estas áreas deberán observar los siguientes criterios:

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

1. La disponibilidad de una oferta de transporte público y alternativas de transporte no motorizadas suficientes para atender tanto las demandas existentes como las nuevas que se puedan generar con la imposición de las tasas por uso y su proyección en el tiempo a partir de series estadísticas de al menos diez (10) años.
2. Cuando se trate de infraestructura vial a mejorar o las áreas en cuestión, acreditar que estas se caracterizan por la existencia de externalidades negativas relacionadas principalmente con el uso excesivo de vehículos motorizados particulares y que no se afectarán adversamente los niveles de servicio del transporte público y no motorizado, realizando simulaciones con base en las series estadísticas.
3. La forma en que se va a contener el número de impactos negativos previsible en diversos órdenes sobre las vías, zonas o corredores de transporte por fuera de la infraestructura o de las áreas, y en que la administración municipal o distrital formulará e implementará acciones apropiadas de mitigación en todo caso.

Atendidos los criterios anteriores, se formulará el modelo de tasa por uso en el cual deberán abordarse al menos los siguientes criterios, de conformidad con los párrafos 1° y 2° del artículo 90 de la Ley 1450 de 2011 y lo dispuesto en el numeral 3 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015:

1. Con relación a condiciones operativas y para facilitar la determinación de la infraestructura o de las áreas según el contexto local, la administración municipal o distrital deberá observar tanto las características como los elementos que las conforman como se indica a continuación, favoreciendo la eficiente utilización de las vías y/o el espacio público circunscritos, además de promover el cambio modal a modos de transporte público y no motorizado:

- 1.1 Tipos de vía, niveles de congestión y servicio, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta congestión o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana.

- 1.2 Concentraciones de los técnicamente denominados ‘contaminantes criterio’, tipos de vehículos (motocicletas, automóviles, camperos, camionetas, buses y camiones), modelos, cilindraje, tipo de combustible, tipos de servicio de los vehículos y niveles de ocupación vehicular para la imposición de tasas por uso de áreas de alta contaminación.

- 1.3 Temporalidad de las tasas por uso, de acuerdo con los criterios señalados en los párrafos 1° y 2° del artículo 90 de la Ley 1450 de 2011, numeral 3 del artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, y en concordancia con la destinación específica prevista en dichos artículos

- 1.4 Aspectos relacionados con la aplicación de las tasas por uso como los días a la semana, las horas del día, las vías de aplicación y/o las distancias recorridas sobre las cuales se impondrán las tasas por uso.

En cada uno de los numerales previos se detallarán los elementos, metodología e indicadores utilizados para su medición.

Artículo 2.4.9.2. Condiciones para la definición, implementación, modificación o derogación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana. La

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

administración municipal o distrital que opte por definir, implementar o modificar la infraestructura o las áreas de las que trata el presente decreto, garantizará que se cumplan los estándares y protocolos nacionales en caso de adoptar el sistema de identificación y recaudo electrónico vehicular que el Gobierno Nacional disponga.

Corresponde a los Municipios o Distritos, la realización de estudios debidamente sustentados, los cuales atenderán y resolverán como mínimo, los criterios definidos en el presente decreto como soporte previo necesario a la expedición de los actos administrativos.

La Administración Municipal o Distrital sustentará ante la instancia que para ello conforme el Ministerio de Transporte, el proyecto de determinación, implementación, modificación o derogación si es el caso, de las áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana que va a realizar y su respectivo plan de acción, el cual deberá contener como mínimo la siguiente información:

- Estudio de viabilidad económica y social, indicando expresamente los costos y beneficios de la iniciativa a impulsar y su conveniencia.
- Definición clara de funciones y responsabilidades de la autoridad competente estipulada, nueva o delegada, que tendrá a cargo la definición, implementación, modificación y operación de la iniciativa.
- Metodología para la definición de indicadores de impacto de la medida, esquema detallado de monitoreo y métodos de evaluación a adoptar.
- Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se incluirá la propuesta tecnológica y el esquema operativo y funcional del sistema de recaudo electrónico vehicular. Especial atención se dará a los mecanismos de identificación, recolección, verificación, cobro y control de evasión de las tasas por uso.
- Cronograma y descripción del plan de definición, implementación, modificación y/o derogación, debidamente justificado que incluya las medidas y/o iniciativas previas y posteriores a la definición, implementación, modificación y/o derogación del cobro de las tasas por uso.
- Proyecto de acto administrativo local que defina la infraestructura o las áreas en cuestión, señalando expresamente la externalidad o conjunto de externalidades negativas que sustentan la iniciativa y el cual permitirá delimitar el cobro y adoptar las tasas por uso, o si es el caso derogar el cobro que aplica sobre las mismas.
- Para los casos específicos de definición, implementación o modificación, se detallarán los proyectos y programas a los cuales se destinarán los recursos del cobro de las tasas por uso.
- Plan de socialización.

Parágrafo. En todo caso, la definición, implementación, modificación o derogación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana, deberá ser congruente con la política pública nacional de movilidad y transporte urbano e impulsada con el propósito de facilitar directa o indirectamente, la ejecución de los Planes de Desarrollo de las autoridades locales y la promoción coherente de políticas y medidas que se

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

establezcan dentro de documentos de política pública como planes maestros de movilidad, estrategias de transporte y planes de ordenamiento territorial.

Artículo 2.4.9.3. Sustentación del proyecto. La sustentación ante la instancia conformada por el Ministerio de Transporte deberá realizarse sobre proyectos consolidados y será anterior a la expedición de todos los actos administrativos. Dicha sustentación tendrá lugar en un plazo no superior a los tres (3) meses a partir de la entrega completa del proyecto al Ministerio de Transporte, con una única posibilidad de prórroga no mayor a tres (3) meses adicionales, la cual de requerirse será comunicada por parte del Ministerio de Transporte. Si se requieren consultas y/o estudios técnicos adicionales se suspenderá el término, con el propósito de reforzar y consolidar la viabilidad del proyecto. Los costos asociados a consultas y/o estudios técnicos serán cubiertos por los Municipios o Distritos que buscan impulsar el proyecto.

Durante la sustentación podrán formularse observaciones y recomendaciones al proyecto de definición, implementación, modificación o derogación de las áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana, sobre la base de asistencia técnica y en lo referente a la coherencia con el marco de políticas nacionales definidas por el Gobierno Nacional.

Una vez concluida la sustentación el Ministerio de Transporte emitirá en un plazo no mayor a un (1) mes, un concepto sobre el cumplimiento de las exigencias y criterios por parte del proyecto presentado. Los Municipios o Distritos que opten por apartarse parcial o totalmente de las observaciones o recomendaciones, deberán manifestar explícitamente dentro de los actos administrativos correspondientes, las consideraciones y motivos que justifiquen su decisión. En todo caso los únicos responsables de la definición, implementación, modificación o derogación de la infraestructura o de las áreas serán los Municipios o Distritos en el marco de sus competencias legales.

Artículo 2.4.9.4. Tarifas. Los estudios técnicos presentados por la respectiva administración servirán de base para la definición del valor de las tasas por uso, y deberán tener en cuenta en todo caso las disposiciones contenidas en la Constitución, la ley y los criterios de que trata el artículo 1 del presente decreto.

Cuando la tasa por uso de áreas de alta congestión, de alta contaminación se constituya como una fuente alterna de financiación para los sistemas de transporte público del país, las tasas se calcularán así: la base gravable será cinco (5) veces el valor del pasaje promedio del servicio de transporte público (SITM, SETP, SITP o SISTR, según sea el caso) en el municipio o distrito; esta base se multiplicará por factores inferiores a uno (1) en función de los criterios definidos para tasas por congestión y contaminación, respectivamente.

Artículo 2.4.9.5. Exenciones. Corresponderá a las autoridades competentes de acuerdo con la Constitución y con la ley determinar el régimen de exenciones al pago de las tasas por uso exponiendo las razones que lo soportan, las cuales deberán reflejar coherentemente una política y estrategia para incentivar el cambio modal a modos de transporte público y no motorizado.

El régimen de exenciones se reglamentará sin perjuicio de la diferenciación que dentro de la infraestructura o las áreas la autoridad establezca en cuanto al valor de las tasas por uso, atendiendo circunstancias excepcionales de usuarios que pertenezcan a grupos homogéneos y definidos de forma clara. Sin excepción

“Por el cual se adiciona un Título a la Parte 4 del Libro 2 del Decreto 1079 de 2015, en relación los criterios para la determinación de áreas de alta congestión, de alta contaminación, o de infraestructura construida o mejorada para evitar congestión urbana”

alguna, la diferenciación que fije la autoridad deberá incorporar incentivos apropiados para cada grupo, promoviendo, indistintamente del grupo que se trate, la reducción de las externalidades negativas y el mejoramiento de las condiciones operativas de la infraestructura o de las áreas.

Si bien un sistema para la imposición de tasas por uso podrá contener consideraciones explícitas para más de una externalidad negativa (congestión y contaminación), las tasas por uso deberán ser únicas e incluir las dos externalidades donde sea así definido.

Parágrafo. En ningún caso se podrá aplicar a las vías y/o el espacio público dentro de la infraestructura construida o mejorada, y las áreas en cuestión más de una tasa por uso simultáneamente, sin perjuicio de los cobros asociados a sistemas autorizados de estacionamiento en vía pública o fuera de ella. En este sentido las vías que estuviesen asociadas a cobros por peaje no podrán ser adicionalmente incorporadas a sistemas para la imposición de tasas por uso.

Artículo 2.4.9.6. Mecanismos de identificación y cobro. Los mecanismos de identificación de vehículos y de cobro de las tasas por uso a propietarios y/o conductores deberán ser concordantes con el sistema de identificación y recaudo electrónico vehicular que adopte el Gobierno Nacional.

El Ministerio de Transporte definirá las especificaciones nacionales para la adopción y cumplimiento de estándares de identificación y recaudo electrónico vehicular.

Artículo 2.4.9.7. Recursos. Los recursos obtenidos por concepto de las tasas por uso adoptadas por los Municipios o Distritos, se destinarán a financiar proyectos y programas de infraestructura y operación dedicada al transporte público y al mejoramiento de las condiciones de operación de los modos de transporte no motorizado, y a programas de mitigación de contaminación ambiental vehicular, con el fin de asegurar la disminución de las condiciones que las generan.”

Artículo 2. Vigencia. El presente Decreto rige a partir de la fecha de su publicación.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE,

Dado en Bogotá D.C., a

MINISTRO DE TRANSPORTE,

JORGE EDUARDO ROJAS GIRALDO.