

DECRETO 2883 DE 2013

(diciembre 11)

D.O. 49.001, diciembre 11 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.

Nota: Ver Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

El Presidente de la República de Colombia, en ejercicio de sus facultades constitucionales y legales, en especial las conferidas por el numeral 11 del artículo 189 de la [Constitución Política](#) de Colombia y el artículo 90 de la Ley 1450 de 2011, 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 las Naciones Unidas para el período comprendido entre 1960 y el 2010, se evidenció un incremento del porcentaje de la población total del país que reside en áreas urbanas pasando del 45% al 75%;

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 triplicó en un periodo cercano a los 12 años de acuerdo al anuario estadístico de 2012, pasando de cerca de 3.0 millones de unidades en el 2000 a más de 9.0 millones de unidades en el 2012;

Que conforme a las tendencias observadas mundialmente, el desarrollo económico de los países causa el aumento en el uso de los vehículos motorizados lo cual comúnmente se ve reflejado en el mayor número de viajes que realizan las personas. Esta tendencia conlleva a experimentar niveles de congestión vial excesiva, generando la necesidad de impulsar acciones coherentes para controlar la creciente demanda por vías por parte de los vehículos motorizados menos eficientes en el uso del espacio público;

Que en consecuencia de lo anterior, el Estado debe intervenir con el fin de atender la

prosperidad general, promoviendo las opciones de transporte más sostenibles, a través de medidas de administración de la demanda de viajes que equilibren los costos asociados al uso de modos individuales, considerando la afectación que estos generan sobre el resto de la comunidad;

Que en el ámbito económico la congestión vial excesiva causa mayores tiempos de viaje, imponiendo pérdidas económicas relativas al costo del tiempo de los usuarios y los tiempos de espera impartidos, además del mayor consumo de combustible;

Que el impacto de la congestión y contaminación excesivas asociado a vehículos motorizados afecta de forma adversa la salud y el bienestar de las personas, especialmente las más vulnerables y aquellas que viviendo o realizando actividades alrededor de la red vial no se transportan, provocando el deterioro paulatino de la calidad de vida de la población;

Que el efecto de la congestión y contaminación excesivas asociado a vehículos motorizados impone altos sobrecostos en materia de salud, los cuales fueron estimados en 0.8 del Producto Interno Bruto (PIB) del país, en un estudio publicado por el Banco Mundial, teniendo en cuenta en esta estimación exclusivamente la contaminación por material particulado;

Que de acuerdo con el Banco Mundial, la dependencia en las ciudades de los vehículos motorizados y su implicación en términos de congestión y contaminación excesivas, impactan desfavorablemente la realización satisfactoria de las actividades diarias de las personas, particularmente las poblaciones de más bajos recursos, además del deterioro de la competitividad y productividad de las ciudades;

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 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:

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 previsibles 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:

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, modelos, 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, y en concordancia con la destinación específica prevista en el inciso 2° del mismo artículo.

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.

Nota, artículo 1º: Ver artículo 2.1.5.1. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

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

Nota, artículo 2º: Ver artículo 2.1.5.2. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 3º. 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.

Nota, artículo 3º: Ver artículo 2.1.5.3. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 4º. 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 1º del presente decreto. (Nota: Ver artículo 2.1.5.4. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.).

Artículo 5º. 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 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.

Nota, artículo 5º: Ver artículo 2.1.5.5. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 6º. 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.

Nota, artículo 6º: Ver artículo 2.1.5.6. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 7º. 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. (Nota: Ver artículo 2.1.5.7. del Decreto 1625 de 2016, Decreto Único Reglamentario en Materia Tributaria.).

Artículo 8º. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 11 de diciembre de 2013.

JUAN MANUEL SANTOS CALDERÓN

La Ministra de Transporte,

Cecilia Álvarez-Correa Glen.