

ISSN 0124-0552

REGISTRO

D I S T R I T A L

ALCALDESA MAYOR
Claudia Nayibe López Hernández



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ D.C.

SECRETARÍA
GENERAL



REGISTRO

DISTITAL

DECRETOS DE 2022

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO N° 002 (7 de enero de 2022)

“Por medio del cual se modifican los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Distrital 575 de 2013 ‘Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012’, y se dictan otras disposiciones.”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas en los numerales 1 y 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, los artículos 3, 6 y el artículo 119 de la Ley 769 de 2002 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 24 de la Constitución Política de Colombia señala: *“Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia”*.

Que el artículo 2 de la Ley 105 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”* consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 1 de la Ley 769 de 2002 - Código Nacional de Tránsito Terrestre, modificado por el ar-

tículo 1 de la Ley 1383 de 2010, prevé que *“(…) todo colombiano tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, pero está sujeto a la intervención y reglamentación de las autoridades para garantía de la seguridad y comodidad de los habitantes, especialmente de los peatones y de los discapacitados físicos y mentales, para la preservación de un ambiente sano y la protección del uso común del espacio público…”*.

Que el artículo 3 ídem, modificado por el artículo 2° de la Ley 1383 de 2010, señala que son autoridades de tránsito, entre otras, los alcaldes y los organismos de tránsito de carácter distrital.

Que el parágrafo 3 del artículo 6 ídem, dispone que los alcaldes, dentro de su respectiva jurisdicción, deberán expedir las normas y tomar las medidas necesarias para el mejor ordenamiento del tránsito de personas, animales y vehículos por las vías públicas.

Que el artículo 119 ejusdem consagra que *“(…) sólo las autoridades de tránsito, dentro del territorio de su jurisdicción, podrán (...) impedir, limitar o restringir el tránsito o estacionamiento de vehículos por determinadas vías o espacios públicos”*.

Que los literales b) y e) del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006, en concordancia con los numerales 2) y 5) del artículo 2° del Decreto Distrital 672 de 2018, establecen como funciones de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de fungir como autoridad de tránsito y transporte, y diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital.

Que el artículo 1 del Decreto Distrital 575 de 2013 *“Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012”* estableció lo siguiente:

“Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular, de lunes a viernes hábiles, de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional

del automotor, en las zonas y horarios establecidos en el Capítulo I del presente Decreto. De esta manera estarán restringidos en los días pares hábiles del calendario, los vehículos cuya placa termine en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles del calendario, se restringirá la circulación de los vehículos cuya placa termine en dígito impar.

Parágrafo 1°.- *La restricción dispuesta en el presente Decreto no regirá durante los días festivos establecidos por la ley, y cuando excepcionalmente lo establezca el/la Alcalde/sa Mayor de Bogotá, D.C.(...)*”.

Que en el estudio técnico STPRI-ET-003-2021 denominado “Documento técnico de análisis para el ajuste de la medida del Pico y Placa ante el incremento de la congestión y los planes de obra en la ciudad” elaborado por la Secretaría Distrital de Movilidad, se consolida la información técnica de soporte que permite establecer la modificación a la medida de restricción a la circulación de vehículos automotores de servicio particular en Bogotá.

Que de acuerdo con el estudio mencionado, las velocidades promedio de circulación de lunes a viernes en los principales corredores viales de la ciudad para los meses de noviembre de 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021 (mes típico para el análisis de información de transporte), entre las 06:00 y las 21:00, en días hábiles, se acercan a los valores reportados en 2019, variando entre 20.5 y 29.5 km/h.

Que de acuerdo al estudio señalado anteriormente, nueve (9) de los catorce (14) principales corredores de la ciudad, presentan reducciones de velocidad superiores al 10% en alguna de las horas pico del día, respecto a la velocidad de referencia, la cual corresponde a las semanas típicas de febrero de 2020, antes del inicio de las restricciones de circulación por los confinamientos debidos a la pandemia. Estos corredores son: Autopista norte, Autopista sur, Avenida Américas, Avenida Calle 80, Avenida Carrera 68, Avenida Carrera 7, Avenida Centenario, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Suba y NQS.

Que se comprende como “plan retorno” el volumen vehicular que ingresa a la ciudad durante el último día de un puente festivo, y que exige actividades de control adicionales, con el fin de promover la circulación, el flujo vehicular y la seguridad de aquellos ciudadanos que ingresan nuevamente a la ciudad.

Que según el estudio técnico STPRI-ET-003-2021 históricamente en Bogotá los meses de diciembre y enero son los que presentan el mayor porcentaje de vehículos en las salidas y entradas de la ciudad, cercano al 20% del total del tráfico anual, y que se presenta

un aumento del flujo de vehículos en estos puntos durante los puentes festivos afectando la velocidad de circulación y generando más externalidades negativas.

Que según el estudio técnico STPRI-ET-003-2021 en las vías de acceso a la ciudad, en los puentes festivos, se presentan dificultades de circulación debido a una operación de las mismas por encima de la capacidad, siendo evidente la afectación del flujo en las horas pico, llegando a reducirse la velocidad de circulación en promedio un 16% frente a un fin de semana sin festivo.

Que adicionalmente, el plan de obras que se desarrollará entre 2021 y 2025, donde se encuentran la Primera Línea del Metro, Regiotram de occidente, corredores alimentadores de la Av.68 y Av. Ciudad de Cali, entre otras, que implican la articulación de los planes de manejo de tránsito (PMT) propuestos para la mitigación del impacto de las obras en la movilidad de la ciudad con la implementación de estrategias de gestión de la demanda, como la modificación de la restricción vehicular.

Que de acuerdo con resultados de escenarios de modelación, al ampliar el horario de implementación de la restricción vehicular entre las 06:00 y las 21:00 durante los días hábiles, se obtienen mejores resultados en cuanto a velocidades de circulación, tiempos de recorrido en la ciudad y en el impacto ambiental.

Que el Acuerdo 761 de 2020 “Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”, contempla como meta sectorial 67 “Mantener el tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad para todos los usuarios de la vía” y fija el objetivo de mantener el indicador de tiempo promedio de viaje en los 14 corredores principales de la ciudad de la línea base en 50 minutos para el 2024.

Que las estrategias de gestión de la demanda fomentan el uso eficiente de los modos de transporte particulares, generando alternativas sostenibles de movilidad para las personas y reduciendo el número de viajes y de kilómetros recorridos en automóvil, así como los impactos negativos resultado de su uso.

Que en consecuencia, se hace necesario efectuar el ajuste en los horarios de restricción de la circulación de la movilidad en el perímetro urbano de Bogotá durante los días hábiles y los días de retorno de puentes festivos, con el objetivo de reducir la congestión vehicular y las externalidades asociadas al uso del vehículo particular.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Vehículos de servicio particular. Modificar el artículo 1 del Decreto Distrital 575 de 2013, el cual quedará así:

“Artículo 1°. - Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor, en los días y horarios establecidos en el Capítulo I del presente Decreto.

Parágrafo 1°. La restricción dispuesta en el presente artículo no regirá durante los días feriados establecidos por la ley, diferentes a los que correspondan al último día de retorno del puente festivo en los tramos y horarios establecidos de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 3 del presente Decreto, y cuando excepcionalmente lo establezca el/la Alcalde/sa Mayor de Bogotá, D.C.

Parágrafo 2°. La restricción no aplicará desde el día hábil siguiente al veinticinco (25) de diciembre de cada año, hasta el viernes hábil antes del descanso ordenado por la Ley 51 de 1983 para la festividad correspondiente al día de los Reyes Magos del año siguiente.”

Artículo 2. De los días y horarios de restricción. Modificar el CAPÍTULO I del Decreto Distrital 575 de 2013, el cual quedará así:

“CAPÍTULO I

DE LOS DÍAS Y HORARIOS DE RESTRICCIÓN

Artículo 2. Restringir la circulación de vehículos automotores particulares de acuerdo a los siguientes días:

1. **Restricción en el perímetro urbano (días hábiles).** Restringir la circulación de vehículos automotores de servicio particular en el perímetro urbano de la ciudad de Bogotá D.C. entre las 6:00 y las 21:00 horas durante los días hábiles de la semana. De esta manera estarán restringidos en los días pares hábiles de la semana, los vehículos cuya placa termine en dígito par, incluido el número cero (0), y en los días impares hábiles de la semana, se restringirá la circulación de los vehículos cuya placa termine en dígito impar.
2. **“Pico y Placa Regional”. Restricción en accesos a la ciudad (último día de retorno de puentes festivos).** Restringir la circulación

para el ingreso de vehículos automotores de servicio particular de acuerdo con el último dígito del número de placa nacional del automotor en los accesos de la ciudad, durante los días de retorno de puentes festivos, en los tramos y horarios establecidos en el artículo 3 del presente Decreto.

La restricción estará acompañada del plan retorno de la ciudad durante las festividades anuales o cuando lo establezca el/la Alcalde/sa Mayor de Bogotá, D.C.

Artículo 3. Tramos y horarios de restricción en los corredores de acceso al perímetro urbano (días de retorno de puentes festivos)

Los accesos a la ciudad tendrán restricción de circulación para el ingreso de vehículos automotores de servicio particular de acuerdo con el último dígito del número de placa de acuerdo con los siguientes horarios:

- Entre las 12:00 y las 16:00 horas tendrán restricción de circulación en los accesos de la ciudad los vehículos de servicio particular cuyo último dígito del número de placa sea impar.
- Entre las 16:00 y las 20:00 horas tendrán restricción de circulación en los accesos de la ciudad los vehículos de servicio particular cuyo último dígito del número de placa sea par, incluido el número cero (0).

Los corredores y tramos donde aplicará la medida serán los siguientes:

- **Autopista Norte:** Desde el Peaje Andes hasta el Portal Norte del sistema Transmilenio, sentido norte - sur.
- **Autopista Sur:** Desde límite municipal de Soacha hasta la Avenida Boyacá, sentido sur - norte.
- **Avenida Centenario (Calle 13):** Desde Río Bogotá hasta Avenida Cali (Avenida Carrera 86), sentido occidente - oriente.
- **Avenida Calle 80:** Desde Puente de Guadua hasta el Portal 80 del sistema Transmilenio, sentido occidente - oriente.
- **Avenida Carrera 7:** Desde la Calle 245 hasta la Calle 183, sentido norte - sur.
- **Avenida Boyacá Vía al Llano:** Desde el Túnel Argelino Durán Quintero hasta la Antigua Vía al Llano, sentido sur - norte.

- **Vía Suba Cota:** Desde el Río Bogotá hasta Avenida Calle 170, sentido norte - sur.
- **Vía La Calera:** Desde el Peaje Patios hasta la Avenida Carrera 7, sentido oriente - occidente.
- **Vía a Choachí:** Desde la Vía Monserrate hasta la Avenida Circunvalar, sentido oriente - occidente.

Parágrafo 1°. Esta medida empezará a regir a partir del lunes 10 de enero del 2022, los días de retorno de los puentes festivos.

Parágrafo 2°. Para el “Pico y Placa Regional” mencionado en el numeral 2° del artículo 2 del presente Decreto, no aplicarán las excepciones de los numerales 18° - vehículos con alta ocupación, 19° - “Pico y Placa Solidario” y 20° - vehículos del personal de salud, del artículo 4 del Decreto Distrital 575 de 2013 adicionado por el Decreto Distrital 073 del 2021.

Artículo 3. Divulgación. La Secretaría Distrital de Movilidad adelantará la divulgación y socialización de las medidas del presente Decreto, con el fin de comunicar y difundir a la ciudadanía su contenido y alcance.

Artículo 4. Control y vigilancia. Corresponderá a la Policía de Tránsito y los Agentes de Tránsito Civiles de Bogotá la vigilancia y control de las medidas adoptadas en el presente Decreto.

Artículo 5. Sanción. El incumplimiento de estas medidas podrá dar lugar a la imposición de las sanciones contenidas en la Ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”.

Artículo 6. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación en el Registro Distrital y se modifican los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Distrital 575 de 2013.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de enero de dos mil veintidós (2022).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

DECRETO N° 003 (7 de enero de 2022)

“Por medio del cual se actualiza la tarifa máxima para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades legales, en especial, las conferidas por el artículo 2 del Decreto Nacional 1855 de 1971, los numerales 1 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 76 del Acuerdo Distrital 645 de 2016 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 del Decreto Nacional 1855 de 1971 establece que: “(...) se entiende por *aparcadero o garaje público el local urbano que con ánimo de lucro se destina a guardar o arrendar espacios para depositar vehículos automotores dentro de una edificación construida para tal fin o dentro de un predio habilitado con el mismo objeto.*”

Que el artículo 2 ídem, señala que corresponde a los alcaldes reglamentar el funcionamiento de los garajes o aparcaderos, así como, señalar en qué zonas pueden operar y fijar los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, habida cuenta de la categoría de los mismos, de las condiciones y necesidades locales.

Que el numeral 12 del artículo 86 del Decreto Ley 1421 de 1993 “Por el cual se dicta el régimen especial para el Distrito Capital de Santafé de Bogotá” señala entre otras, como atribuciones de los alcaldes locales la de “12. *Vigilar y controlar la prestación de servicios, la construcción de obras y el ejercicio de funciones públicas por parte de las autoridades distritales o de personas particulares.*”

Que el artículo 89 de la Ley 1801 de 2016 “Por la cual se expide el Código Nacional de Policía y Convivencia, define a los estacionamientos o parqueaderos, como: “(...) *los bienes públicos o privados, destinados y autorizados de acuerdo con lo dispuesto en las normas de uso del suelo y en las normas que lo desarrollen o complementen por los concejos distritales o municipales, para el estacionamiento y depósito temporal de vehículos automotores, motos o bicicletas, a título oneroso o gratuito.*”

Que el artículo 90 ídem, reglamenta el funcionamiento y administración de los estacionamientos o parqueaderos abiertos al público, señala los requisitos que deben

observarse, dentro de los cuales se establece en el numeral 4°, el de *“Cumplir con las tarifas establecidas por la autoridad distrital o municipal.”*

Que de conformidad con el artículo 1 del Acuerdo Distrital 356 de 2008 *“Por medio del cual se adoptan medidas para el cobro de estacionamiento de vehículos fuera de vía y se dictan otras disposiciones”*, la liquidación de la tarifa del servicio de parqueadero deberá cobrarse por minutos.

Que el artículo 3 ídem, estableció que: *“(…) La persona natural o jurídica que preste el servicio de estacionamiento fuera de vía, constituirá una Póliza de Responsabilidad Civil Extracontractual Anual por cada uno de los inmuebles dedicados a ésta actividad, expedida por una Compañía de Seguros legalmente autorizada cuyo valor será reglamentado por la Administración Distrital. Esta póliza tendrá por objeto, responder ante los usuarios por daños o hurto que sufran los vehículos y sus accesorios”*.

Que el artículo 1 del Acuerdo Distrital 580 de 2015, modificó el artículo 118 del Acuerdo Distrital 79 de 2003, estableció que el servicio de aparcaderos deberá ser prestado por personas naturales o jurídicas legalmente constituidas que contemplen la prestación de este en su objeto social, tener matrícula mercantil vigente en la Cámara de Comercio de Bogotá, también dispone entre otros requisitos, que quienes presten el servicio de aparcaderos cumplan, lo siguiente: *“(…) 3. Cobrar la tarifa fijada por el Gobierno Distrital, en los términos del Acuerdo 356 de 2008 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.*

Lo anterior no excluye la posibilidad de que se apliquen fórmulas como el no cobro por compras en determinados establecimientos de comercio, y el cobro por mensualidades, días, horas continuas o tarjetas prepago, que impliquen un precio inferior al normalmente vigente en el correspondiente parqueadero (…) “.

Que el Concejo de Bogotá mediante el Acuerdo Distrital 645 de 2016 adoptó el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas para Bogotá D.C. 2016 - 2020 *“Bogotá Mejor para Todos”*, el cual en su artículo 76 modificó el artículo 2 del Acuerdo Distrital 356 de 2008, otorgando la facultad al Gobierno Distrital de definir y actualizar la metodología para establecer las tarifas de estacionamiento fuera de vía en el Distrito Capital.

Que el párrafo transitorio del mismo artículo, señala que: *“La metodología y reglamentación vigentes para establecer las tarifas de estacionamiento fuera de vía, continuarán aplicándose hasta tanto el Gobierno Distrital defina y actualice la nueva metodología y*

reglamentación de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo”, disposición que está vigente por expresa disposición del artículo 157 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta el Plan de desarrollo económico, social, ambiental y de obras públicas del Distrito Capital 2020-2024 “Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del siglo XXI”* .

Que en cumplimiento del citado acuerdo distrital la Administración adelantó los estudios: *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parqueaderos Fuera de Vía en Bogotá D.C. - DESS-T-001-2019”* y *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parqueaderos Fuera de Vía en Bogotá - STPRI-ET-004-2021”* que han dado pie a las actualizaciones correspondientes sobre dichas tarifas de acuerdo con la normatividad vigente y las condiciones de oferta y demanda de la ciudad.

Que mediante el artículo 3 del Acuerdo Distrital 695 de 2017 *“Por medio del cual se autoriza a la Administración Distrital el cobro de la tasa por el Derecho de estacionamiento sobre las vías públicas y se dictan otras disposiciones”*, creó el Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE) definido: *“como el conjunto de reglas, principios, valores y medidas para gestionar la demanda de estacionamiento de vehículos y articular de forma coherente la prestación, control y recaudo”* en lo relacionado a los servicios de estacionamiento en vía, estacionamiento fuera de vía y valet parking en vía pública.

Que el artículo 1 del Decreto Distrital 769 de 2019, reglamentó el artículo 6 del Acuerdo antes mencionado y establece el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) como sistema de información del Sistema Inteligente de Estacionamientos (SIE).

Que teniendo en cuenta las funciones mencionadas para los alcaldes de reglamentar el funcionamiento de los garajes o aparcaderos y fijar los precios o tarifas máximas que pueden cobrar por la prestación de sus servicios, así como, la de los alcaldes locales de vigilar y controlar la prestación de servicios, es necesario que los estacionamientos informen a estas dependencias, los Factores de Nivel de Servicio (FNS) y las tarifas a cobrar, con el fin de facilitar y efectivizar los operativos de control de estacionamientos, verificando así, si su operación se encuentra acorde a la reglamentación vigente, ya sea para prevenir o sancionar el acaparamiento y la especulación.

Que a partir de la actualización de tarifa utilizada en el estudio *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parqueaderos Fuera de Vía en Bogotá D.C. - DESS-T-001-2019”*, realizado en su momento por la

Dirección de Estudios Sectoriales de la Secretaría Distrital de Movilidad, la metodología empleada está basada en la canasta de costos, y en ella se define que el 32% de los costos en que se incurre para la prestación del servicio están afectados por la variación del salario mínimo mensual legal vigente (SMMLV) y el 68% por la variación del índice de precios al consumidor (IPC).

Que el Decreto Distrital 461 de 2019, con el cual se actualizó por última vez el costo máximo por minuto - CPM al 4,3% según los indicadores de SMMLV e IPC establecidos por la metodología señalada en el estudio *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parquaderos Fuera de Vía en Bogotá D.C. - DESS-T-001-2019”*, determinó que el valor establecido para el año 2019 correspondía a \$110.

Que a partir de lo anterior y dada la necesidad de actualizar las condiciones asociadas a la prestación del servicio y diagnóstico actual de los estacionamientos fuera de vía y atendiendo a lo expuesto en el Documento Técnico de Soporte desarrollado por la Subdirección de Transporte Privado de la Secretaría Distrital de Movilidad denominado *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parquaderos Fuera de Vía en Bogotá - STPRI-ET-004-2021”*, se evidenció que desde el año 2019 no se ha actualizado la tarifa, generando un rezago frente a otros agentes económicos como las empresas o las familias, que anualmente han incrementado sus ingresos por el aumento del IPC o del SMMLV.

Que el estudio STPRI-ET-004-2021, tomando como base la metodología mencionada en el estudio *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parquaderos Fuera de Vía en Bogotá D.C. - DESS-T-001-2019”* que recoge los cambios en la canasta de costos y gastos de las empresas prestadoras del servicio de estacionamiento fuera de vía, teniendo en cuenta el peso relativo de los costos que se ven afectados por incrementos del SMMLV y aquellos afectados por incrementos del IPC, definió la actualización del valor del CPM, reconociendo adicional el aumento del IVA que no ha sido tenido en cuenta en actualizaciones anteriores, proponiendo un aumento de su valor correspondiente al 11%.

Que considerando que en la actualidad algunas entidades del Distrito Capital tienen contratos de concesiones vigentes cuya destinación es el uso de parqueadero, se permitirá que el concesionario cobre a los usuarios una tarifa de acuerdo con las políticas de mercadeo y comercialización establecidas por el concesionario, cumpliendo con el Decreto Distrital 423 de 1995, *“Por la cual se establece el régimen de libertad vigilada para las tarifas de parqueaderos Públicos en el Distrito*

Capital”, o las normas que lo modifiquen, aclaren o complementen.

Que el Acuerdo Distrital 794 de 2021 *“Por el cual se establecen lineamientos para incentivar la oferta gratuita de estacionamiento de bicicletas y se dictan otras disposiciones”* propone incentivos para ofrecer estacionamientos gratuitos para bicicletas y se define la estrategia de sellos de calidad para estacionamientos de bicicletas como un sistema de reconocimiento público ofrecido por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que el párrafo del artículo 2 ídem, establece que las Secretarías Distritales de Gobierno y Movilidad *“a través del Registro Distrital de Estacionamientos (RDE), llevarán un registro de los estacionamientos que hagan parte de esta iniciativa y determinarán las condiciones mínimas para la obtención de los Sellos de Calidad y sus correspondientes categorías”*.

Que a partir de lo anterior, se expidió la Resolución Conjunta 001 de 2021 entre la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Gobierno *“Por medio de la cual reglamenta la estrategia de Sellos de Calidad para cicloparqueaderos y los incentivos por la oferta de estacionamientos gratuitos para bicicletas, establecidos en el Acuerdo Distrital 794 de 2021”* y que reglamenta la estrategia de sellos de calidad para cicloparqueaderos y los incentivos en el marco de los artículos 2 y 3 del Acuerdo Distrital 794 de 2021; y establece el procedimiento para la autorización del cobro de la tarifa máxima por minuto para el estacionamiento de vehículos automotores definida en el Decreto Distrital 461 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Que conforme a lo expuesto anteriormente, se actualizará la tarifa máxima para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital manteniendo la metodología establecida en el documento denominado: *“Actualización del Valor Máximo por Minuto de los Parquaderos Fuera de Vía en Bogotá - STPRI-ET-004-2021”*, el cual propende por una metodología de actualización del Valor Máximo por Minuto a cobrar, incluyendo el Impuesto al Valor Agregado – IVA, que permita usar la política tarifaria como instrumento para la gestión de la demanda de transporte.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Actualizar el valor máximo por minuto para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital.

Artículo 2. Ámbito de Aplicación. Las tarifas definidas en el presente decreto rigen para los estableci-

mientos, predios o edificaciones en donde se preste el servicio de parqueaderos y/o estacionamientos y/o cuidado de vehículos motorizados y no motorizados, de propiedad pública, privada o mixta, construidos para tal fin, asociados a un uso o dentro de un predio habilitado con el mismo objeto.

Artículo 3. Valor Máximo por Minuto. El valor máximo por minuto (VMPM) para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía se estimará en función de la demanda de la zona, del tipo de vehículo, el nivel de servicio del estacionamiento y el costo máximo por minuto, según lo establecido en la siguiente fórmula:

$$\text{VMPM} = \text{FDZ} * \text{FTV} * \text{FNS} * \text{CMPM}$$

Donde,

Parámetro	Definición		
VMPM	Valor Máximo Por Minuto: Es el valor máximo que puede cobrarse al usuario de estacionamiento por minuto.		
FDZ	Factor de Demanda Zonal: Es el factor de demanda que depende de la zona en que está ubicado el aparcadero y/o estacionamiento y fluctúa entre 0,5 y 1,0 a partir de la demanda del sector, el estrato social y la actividad del sector. Para efectos del presente Decreto, el factor de demanda zonal asignado a cada localidad es el indicado en el cuadro que se transcribe a continuación:		
	LOCALIDAD	FDZ	EXCEPCIONES
	Usaquén	1	Las UPZ San Cristóbal Norte, Verbenal, Toberín se considerarán demanda zonal 0.8.
	Chapinero	1	Sin excepciones
	Santa Fe	1	
	San Cristóbal	0,8	
	Usme	0,8	
	Tunjuelito	0,8	
	Bosa	0,8	
	Kennedy	0,8	
	Fontibón	0,8	Las UPZ Modelia y Ciudad Salitre Occidental corresponderá a demanda zonal 1, así como los estacionamientos situados en el Aeropuerto Internacional El Dorado Luis Carlos Galán Sarmiento.
	Engativá	0,8	Las UPZ Santa Cecilia y Jardín Botánico corresponderá a demanda zonal 1.
	Suba	1	Las UPZ Suba, Britalia, Prado, Rincón y Tibabuyes corresponderá a demanda zonal 0,8.
	Barrios Unidos	1	Sin excepciones
	Teusaquillo	1	
	Los Mártires	1	
	Antonio Nariño	1	La UPZ Ciudad Jardín corresponderá a demanda 0,8
	Puente Aranda	0,8	Las UPZ Zona Industrial y Puente Aranda corresponderá a demanda 1.
	La Candelaria	1	Sin excepciones
	Rafael Uribe Uribe	0,8	
Ciudad Bolívar	0,8		
Sumapaz	0,8		
FTV	Factor por Tipo de Vehículo: Factor que fluctúa entre 0,1 y 1,0 dependiendo del tipo de vehículo que sea estacionado (automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados, motocicletas y bicicletas). Para efectos del presente Decreto el factor para automóviles, camperos, camionetas y vehículos pesados será de 1,0. Para efectos del presente Decreto el factor para motocicletas será de 0,7.		

FNS	Factor por Nivel de Servicio: Factor asociado con las características físicas del estacionamiento que puede fluctuar entre 0,5 y 1,0.	
	Características del Estacionamiento	FNS
	En altura o subterráneo con dos o más niveles	1,0
	Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	0,9
	Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	0,8
	A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, con 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	0,7
	A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	0,6
	A nivel, pisos en afirmado o césped	0,5
CMPM	Costo Máximo Por Minuto: Es el costo máximo autorizado por minuto que es de ciento veintidós pesos m/cte (\$122).	

Artículo 4. Tarifa máxima para parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía. En función de lo establecido en el artículo 3 del presente Decreto, la tarifa máxima por minuto para estacionamientos fuera de vía será la siguiente:

TIPO DE VEHÍCULO	FACTOR DE DEMANDA ZONAL	NIVEL DE SERVICIO	VMPM (\$)
Automóviles, camperos, camionetas, vehículos pesados	1	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 122
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 110
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 98
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 85
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 73
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 61
	0,8	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 98
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 88
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 78
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 69
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 59
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 49
Motocicletas	1	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 85
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 77
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 69
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con 50 para vehículo tipo automóvil cupos o más	\$ 60

Motocicletas	1	A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 51
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 43
	0,8	En altura o subterráneo con dos o más niveles	\$ 69
		Subterráneo, un solo nivel y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 61
		Subterráneo, un solo nivel y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 54
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 48
		A nivel, piso en concreto, asfalto o gravilla lavada de río compactada, y con menos de 50 cupos totales, incluidos vehículos particulares, motocicletas y bicicletas	\$ 41
		A nivel, pisos en afirmado o césped	\$ 34

Parágrafo 1. La tarifa máxima del servicio de parqueadero por minuto para bicicletas en cualquier estacionamiento, en cualquier zona y nivel de servicio será de diez pesos m/cte. (\$10).

Parágrafo 2. La liquidación del valor final del servicio se aproxima al múltiplo de cincuenta pesos m/cte. (\$50.00) siguiente.

Parágrafo 3. No podrá exigirse a los usuarios períodos de permanencia mínimos para el cobro de la tarifa por minutos. En todo caso, podrán adoptarse esquemas de cobro que resulten inferiores al valor liquidado desde el ingreso del vehículo como el cobro por días, mensualidades, anualidades u otros, los que serán aplicables siempre que sean iguales o inferiores al resultado del tiempo de permanencia real de la tarifa por minutos correspondiente.

Parágrafo 4. El monto máximo de las tarifas señaladas en este artículo incluyen el porcentaje correspondiente al Impuesto de Valor Agregado (IVA), así como, los demás impuestos y costos administrativos que el servicio conlleva.

Parágrafo 5. Los establecimientos que previo a la entrada en vigencia del presente decreto hubiesen registrado, de acuerdo con la entonces normatividad vigente, ante las alcaldías locales una tarifa por minuto, según su nivel de servicio, mayor a la que resulta de la aplicación de los factores del artículo 3° del presente decreto, podrán cobrar como máximo la tarifa ya registrada.

Parágrafo 6. Los estacionamientos permitidos publicarán en un lugar visible del acceso al establecimiento la información establecida en el artículo 118 del Acuerdo Distrital 079 de 2003, modificado por el artículo 1 del Acuerdo Distrital 580 de 2015, o la norma que lo modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo 7. Sin perjuicio de lo anterior, los estacionamientos fuera de vía podrán acceder a los incentivos a

los que se refiere la Resolución Conjunta 001 de 2021 o que sean establecidos en los cobros máximos de las tarifas que determine y reglamente la administración distrital a través de la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Gobierno.

Artículo 5. Reporte de actualización de tarifas. Los prestadores del servicio de parqueaderos y/o estacionamientos, como requisito previo al cobro de las nuevas tarifas deberán informar por escrito a la respectiva Alcaldía Local los factores de nivel de servicio (FNS) y las tarifas a cobrar.

La información reportada ante la Alcaldía Local será actualizada cada vez que varíe. Únicamente podrán ser cobradas las tarifas que estén debidamente reportadas y cumplan con lo establecido en la normatividad vigente. Los parqueaderos tendrán tres (3) meses, a partir de la entrada en vigencia de este decreto, para reportar sus tarifas ante las Alcaldías Locales.

Parágrafo 1. Para acceder al cobro de la actualización de las tarifas y los montos máximos de los que trata el presente decreto, los prestadores del servicio de parqueaderos y/o estacionamientos deberán presentar en la solicitud de actualización de tarifas ante la Alcaldía Local, constancia del registro en el Registro Distrital de Estacionamientos (RDE) y encontrarse activos en la base de datos del mismo, incluyendo la información actualizada de sus tarifas vigentes y demás información que solicita la plataforma. Así mismo deberán cumplir con la periodicidad de actualización de la información reportada, como lo establece el artículo 6 del Decreto Distrital 769 de 2019 o la norma que lo modifique, adicione o sustituya. Esta validación será adelantada por la Secretaría Distrital de Movilidad y la Secretaría Distrital de Gobierno en el marco de sus facultades.

Artículo 6. Facturación. El prestador del servicio de parqueaderos y/o estacionamientos deberá facturar conforme con las normas vigentes y sin excepción, entregará al usuario la factura que con el lleno de los

requisitos legales, o su documento equivalente que informe el número de la póliza, la compañía aseguradora, el procedimiento de reclamación, la fecha de inicio y terminación de la vigencia y un número telefónico de la compañía de seguros para información sobre coberturas y trámites ante eventuales reclamaciones.

Artículo 7. Vigilancia. Las Alcaldías Locales vigilarán el estricto cumplimiento de lo previsto en el presente decreto, en razón a lo establecido en artículo 2 del Decreto Nacional 1855 de 1971, el numeral 12 del artículo 86 del Decreto Ley 1421 de 1993 y el párrafo cuarto del artículo 118 del Acuerdo Distrital 79 de 2003, modificado por el artículo 1 del Acuerdo Distrital 580 de 2015.

Artículo 8. Excepciones. Las tarifas dispuestas en el presente decreto no se aplicarán a los estacionamientos que operen en virtud de contratos celebrados con Entidades Distritales, a menos que así se establezca en los pliegos de condiciones y/o el contrato.

Artículo 9. Vigencia y derogatorias. El presente decreto rige a partir del día siguiente a su publicación en el Registro Distrital y deroga el Decreto Distrital 461 de 2019.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de enero de dos mil veintidós (2022).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

LUIS ERNESTO GÓMEZ
Secretario Distrital de Gobierno

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

DECRETO N° 004 **(7 de enero de 2022)**

“Por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el nivel básico en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.”

LA ALCALDE/SA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En uso de sus facultades legales, en especial las conferidas por numeral 1 del artículo 315 de la Constitución Política, los numerales 1 y 3 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 30 de la Ley 336 de 1996, el literal c) del artículo 1 del Decreto Nacional 80 de 1987, el artículo 1 del Decreto Nacional 2660 de 1998 y el artículo 2.2.1.3.8.16 del Decreto Único Nacional 1079 de 2015 y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 2 de la Constitución Política dispone que las autoridades de la República están instituidas para proteger a todas las personas residentes en Colombia, en su vida, honra, bienes, creencias y demás derechos y libertades, y para asegurar el cumplimiento de los deberes sociales del Estado y de los particulares.

Que el artículo 24 ídem consagra el derecho fundamental a circular libremente por el territorio nacional, el cual fue sujeto de análisis en la sentencia C-468 de 2011 de la Corte Constitucional, en la que se reconoció que “[...] *el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse [...]*”.

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 consagra como uno de los principios fundamentales rectores del transporte, el de la intervención del Estado, en virtud del cual le corresponde a éste, la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 3 ídem, consagra que: *“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...”*.

Que mediante el numeral 2 del referido artículo se establece como principio el carácter de servicio público del transporte, el cual implica que su operación “[...]”

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

Que el artículo 3 de la Ley 336 de 1996 “Estatuto General De Transporte”, “Estatuto General De Transporte”, establece que: *“Para los efectos pertinentes, en la regulación del transporte público las autoridades competentes exigirán y verificarán las condiciones de seguridad, comodidad y accesibilidad requeridas para garantizarle a los habitantes la eficiente prestación del servicio básico y de los demás niveles que se establezcan al interior de cada modo [...]”.*

Que el artículo 5 ídem, establece que: *“el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado que la ley le otorga a la operación de las empresas de transporte público, implicará la prelación del interés general sobre el particular, especialmente, en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y a la protección de los usuarios, conforme a los derechos y obligaciones que señale el reglamento para cada modo”.*

Que el artículo 23 ídem dispone que: *“Las empresas habilitadas para la prestación del servicio público de transporte sólo podrán hacerlo con equipos matriculados o registrados para dicho servicio, previamente homologados ante el Ministerio de Transporte, sus entidades adscritas, vinculadas o con relación de coordinación y que cumplan con las especificaciones y requisitos técnicos de acuerdo con la infraestructura de cada modo de transporte”.*

Que según lo dispuesto en el artículo 29 ejusdem, le corresponde al Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte, formular la política y fijar los criterios a tener en cuenta para la fijación de las tarifas en cada uno de los modos de transporte.

Que el artículo 30 de la referida norma, establece que las autoridades competentes elaborarán los estudios técnicos de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas de los modos de transporte.

Que igualmente, el artículo 31 de la Ley 336 de 1996, dispone que los equipos destinados al servicio público de transporte deberán cumplir con las condiciones de peso, dimensiones, capacidad, comodidad, de control gráfico o electrónico de velocidad máxima, de control a la contaminación del medio ambiente, y otras especificaciones técnicas.

Que el artículo 2 de la Ley 769 de 2002, “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones”, señala como definición de taxímetro, la siguiente: *“Dispositivo instalado en un*

taxi para liquidar el costo del servicio público a una tarifa oficialmente autorizada”.

Que el artículo 89 ídem, establece que *“Ningún vehículo autorizado para prestar el servicio público con taxímetro, podrá hacerlo cuando no lo tenga instalado, no funcione correctamente o tenga los sellos rotos o etiquetas adhesivas con calibración vencida o adulterados. El taxímetro debe colocarse en sitio visible para el usuario”.*

Que con el fin de ejercer una mejor vigilancia y control por parte del Estado sobre el servicio público de transporte, el artículo 84 de la Ley 1450 de 2011 “Por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014”, norma aún vigente con la expedición de las Leyes 1753 de 2015 y 1955 de 2019, creó los Sistemas Inteligentes de Transporte -SIT, definiéndolos como *“Un conjunto de soluciones tecnológicas informáticas y de telecomunicaciones que recolectan, almacenan, procesan y distribuyen información y se deben diseñar para mejorar la operación, la gestión y la seguridad del transporte y el tránsito”.*

Que el artículo 2 del Decreto Nacional 2660 de 1998 *“por el cual se establecen los criterios para la fijación de tarifas del servicio de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.”,* establece que: *“Los incrementos de las tarifas deben corresponder a estudios técnicos elaborados para cada clase de vehículo y nivel de servicio, a través de una estructura de costos de transporte que incluya los costos variables, costos fijos y costos de capital.”.*

Que el artículo 4 ídem señala lo siguiente:

“Artículo 4º. *Las respectivas autoridades locales deberán tener en cuenta para la fijación de tarifas, el estudio de costos elaborado para cada clase de vehículos y nivel de servicio, el índice de inflación, los efectos que sobre los costos tiene el mejoramiento de la infraestructura vial, el aumento de los índices de ocupación y la racionalización de rutas y frecuencias.*

Parágrafo. *El Ministerio de Transporte podrá en cualquier momento solicitar a la autoridad competente copia del estudio de costos que sirvió de base para la fijación de las tarifas en la respectiva jurisdicción con el objeto de verificar que el estudio se adecua a la metodología a que se refiere el artículo 3º del presente decreto.”*

Que el artículo 2.2.1.3.1.1 del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015, señala que en los municipios y distritos son autoridades de transporte competentes los respectivos alcaldes muni-

cipales y/o distritales o los organismos en quien éstos deleguen tal atribución.

Que el numeral 1 del parágrafo 1 del artículo 2.2.1.3.3 ídem, modificado por el artículo 2 del Decreto Nacional 2297 de 2015, define el nivel básico del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros tipo taxi, como: *“...aquel que garantiza una cobertura adecuada, con términos de servicio y costos que lo hacen asequible a los usuarios. Se puede ofrecer a través de medios tecnológicos, con plataformas para la oportuna y eficiente atención a los usuarios, o por medio de atención directa en las vías. La remuneración por la prestación del servicio puede realizarse con dinero en efectivo”*.

Que el artículo 2.2.1.3.1.2 ídem, establece que *“La inspección, vigilancia y control de la prestación del Servicio Público Terrestre Automotor Individual de Pasajeros en Vehículos Taxi, estará a cargo de los Alcaldes o las autoridades municipales que tengan asignada la función”*, para Bogotá D.C., esta función corresponde a la Secretaría Distrital de Movilidad.

Que los artículos 2.2.1.3.2.3. y 2.2.1.3.2.4 *ejusdem*, establecen los requisitos para la habilitación para la prestación del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico, por parte de empresas y personas naturales, respectivamente.

Que el artículo 2.2.1.3.8.16 del referido Decreto, dispone sobre el estudio de costos, que:

“Las autoridades de transporte municipales, distritales o metropolitanas deberán anualmente actualizar los estudios técnicos de costos para la fijación de las tarifas del servicio público de transporte terrestre automotor individual de pasajeros en vehículos taxi, siguiendo la metodología establecida por el Ministerio de Transporte mediante la Resolución 4350 de 1998, modificada por la Resolución 392 de 1999 o la norma que la modifique, adicione o sustituya, y fijar o ajustar las tarifas cuando a ello hubiere lugar.

El Ministerio de Transporte establecerá criterios técnicos que permitan la fijación de tarifas diferenciadas en atención a niveles de servicio y cobros adicionales por servicios complementarios. Así mismo, incluirá dentro de la metodología para la elaboración de los estudios de costos, factores como la congestión y las medidas de restricción a la circulación.

De conformidad con lo establecido en el numeral 9 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, cuando la autoridad de transporte competente considere

necesario fijar tarifas por debajo de lo concluido técnicamente, deberá asumir la diferencia del valor, estipulando en el acto administrativo la fuente presupuestal que lo financie y una forma de operación que garantice su efectividad”.

Que la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 392 de 1999, establece la metodología para la elaboración de los estudios técnicos de costos que sirven de base para la fijación de las tarifas de transporte público municipal, distrital y/o metropolitano de pasajeros y/o mixto.

Que el artículo 4 ídem, determinó que: *“Las autoridades competentes en la determinación de los costos y las tarifas, podrán utilizar adicionalmente otros factores de cálculo que contemplen la calidad del servicio en materia de seguridad, comodidad y operación, siempre y cuando estos factores formen parte del sistema de transporte y estén debidamente justificados técnica y económicamente”*.

Que la Resolución 2163 de 2016 expedida por el Ministerio de Transporte, en su artículo 1 señala las características generales y funcionalidades que deben cumplir las plataformas tecnológicas en el servicio público de transporte terrestre automotor individual tipo taxi.

Que contra la norma en comento se ejerció el medio de control de nulidad ante el Consejo de Estado, radicado 11001-03-24-000-2016-00481-00. Expediente en el cual el 30 de abril de 2018 se decretó la medida cautelar de suspensión provisional, la cual se levantó el 8 de agosto y el 18 de septiembre del mismo año se aclaró que ese levantamiento de la medida cautelar está sujeto a que el Ministerio de Transporte continúe con el trámite y culmine el procedimiento de expedición de la Reglamentación que corrige el yerro de la Resolución 2163 de 2016, lo cual hasta la fecha no ha ocurrido.

Que los literales b) y e) del artículo 108 del Acuerdo Distrital 257 de 2006 definen como funciones básicas de la Secretaría Distrital de Movilidad, las de *“Fungir como autoridad de tránsito y Transporte”* y *“Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de Tránsito y transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital”*.

Que el numeral 5 del artículo 2 del Decreto Distrital 672 de 2018 *“Por medio del cual se modifica la estructura organizacional de la Secretaría Distrital de Movilidad y se dictan otras disposiciones”*, establece como una de sus funciones la de *“Diseñar, establecer, ejecutar, regular y controlar, como autoridad de tránsito y de transporte, las políticas sobre el tránsito y el transporte en el Distrito Capital”*.

Que mediante el Decreto Distrital 568 de 2017, se fijaron los términos y condiciones para el reconocimiento del factor de calidad del servicio, y que en particular el artículo 8 ídem, modificado por el artículo 4 del Decreto Distrital 013 de 2021, señala las fórmulas para calcular el valor del factor de congestión (FCong), con base en la velocidad promedio estimada del servicio (Vs).

Que en los artículos 21 y 22 íbidem, establecieron un recargo por servicio realizado con el fin de mejorar la calidad del servicio, el cual será medido a partir de reducciones en la siniestralidad vial de los vehículos autorizados para la prestación del servicio de Transporte individual de pasajeros fijando algunos parámetros relacionados con el seguimiento, indicadores, medición y evaluación de la medida, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte, modificada por la Resolución 392 de 1999.

Que en desarrollo de la normativa proferida a nivel nacional sobre los Sistemas Inteligentes de Transporte, mediante el Decreto Distrital 630 de 2016 se establecieron medidas para la operación, control, inspección y vigilancia del servicio de transporte público individual en el Distrito Capital.

Que igualmente, mediante el Decreto Distrital 456 de 2017, se implementó el uso de plataformas tecnológicas para el reporte de la información del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital.

Que el artículo 1 del Decreto 568 de 2017 establece el mecanismo de cobro del servicio de transporte público terrestre automotor individual de pasajeros en el nivel básico en el Distrito Capital así: *“Adóptese para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros en el nivel básico el sistema de cobro mediante plataforma tecnológica implementada por el Decreto Distrital 456 de 2017, que hará las veces de taxímetro de conformidad con lo establecido en la Resolución 2163 de 2016 del Ministerio de Transporte o la norma que la modifique, adicione o sustituya”*.

Que mediante la Resolución 220 de 2017 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, se reglamentaron los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017, pero en virtud de la medida cautelar de suspensión provisional decretada por el Consejo de Estado sobre la Resolución No. 2163 de 2016 del Ministerio de Transporte, ésta se suspendió por la Secretaría mediante la Resolución No. 123 de 2018. Luego, con el levantamiento de esa medida cautelar, mediante la Resolución 181 del 13 de septiembre de 2018 la Secretaría Distrital de Movilidad resolvió

aplazar los plazos establecidos en el artículo 25 de la Resolución 220 de 2017.

Que dado que las normas que soportan los Decretos Distritales 630 de 2016, 456 de 2017 y 568 de 2017 se encuentran vigentes y gozan de presunción de legalidad, mediante la Resolución 246 de 2018 expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad, se reanuda la implementación de esos Decretos, se deroga la Resolución 181 del 2018 y se modifica la Resolución 220 de 2017, estableciendo como voluntaria la implementación de plataformas tecnológicas en el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo Taxi.

Que mediante el artículo 2 del Decreto Distrital 013 de 2021 *“Por medio del cual se fijan las tarifas de Transporte Público Individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el nivel básico en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones”* se fijaron los parámetros de cobros para la liquidación de la tarifa del servicio de transporte público individual tipo taxi y sus recargos.

Que así mismo, mediante el artículo 3 ídem, se modificó el artículo 13 del Decreto Distrital 568 de 2017 relacionado con los parámetros de cobro para el mecanismo mediante plataformas tecnológicas, para el servicio público de transporte automotor individual de pasajeros tipo taxi en el Distrito Capital.

Que la Dirección de Inteligencia para la Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad realizó el estudio técnico de costos DIM-T-005-2021 *“Cálculo de la Tarifa Técnica para el Servicio de Transporte Público Individual para Bogotá D.C., en el nivel básico 2021”*, el cual contiene la estructura de costos descrita por el artículo 2 de la Resolución 4350 de 1998 expedida por el Ministerio de Transporte, para la fijación de la tarifa del servicio.

Que el estudio técnico de costos DIM-T-005-2021 encuentra un aumento del valor técnico del costo por unidad para el servicio de Transporte Público Individual de pasajeros entre los años 2020 y 2021 dada la actualización de las variables involucradas en la estructura tarifaria, acorde a lo dispuesto en el Decreto Distrital 568 de 2017. En ese mismo sentido, se revisa el actual costo por kilómetro del servicio de taxis con respecto a las tarifas adoptadas por los decretos distritales 568 de 2017 y 439 de 2016; lo anterior en el contexto de la Resolución 001913 de 2021 *“Por la cual se prorroga la emergencia sanitaria por el coronavirus COVID-19, declarada mediante Resolución 1315 de 2021, prorrogada por las Resoluciones 844, 1462, 2230 de 2020 y 738 de 2021”*, extendiendo la medida de emergencia sanitaria ocasionada por el COVID-19 hasta el próximo 28 de febrero de 2022, situación

está reflejada en el comportamiento de los precios de insumos durante las vigencias 2020 y 2021 en razón de los efectos de la pandemia durante los periodos mencionados.

Que en desarrollo del mencionado estudio técnico, durante los meses de abril y mayo de 2021 se realizaron encuestas a establecimientos proveedores de bienes y servicios para los vehículos tipo TPI, en servicios de lubricantes, llantas, servicios de estación y garaje; todas estas procesadas y analizadas tomando como referencia los precios más representativos para cada clase de insumo. Así mismo, actualiza otros costos asociados, que consideran la variación del IPC, el incremento autorizado para el salario mínimo, impuestos, revisiones, seguros y trámites de ley, para llegar a la estimación del costo de operación por KM para 2021 y su incremento respecto al año anterior 2020. Al respecto, el estudio técnico destaca como el comportamiento de los precios fue atípico, en razón a los efectos de la pandemia durante la mencionada vigencia.

Que dado lo anterior se considera necesario modificar los artículos 8 y 13 del Decreto Distrital 568 de 2017 y derogar el Decreto Distrital 013 de 2021.

Que en consecuencia, se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 2.2.1.3.8.16. del Decreto Único Reglamentario del Sector Transporte 1079 de 2015 y en las Resoluciones 4350 de 1998 y 392 de 1999 expedidas por el Ministerio de Transporte, para fijar las tarifas de Transporte Público Individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el nivel básico en Bogotá D.C.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Fijar la tarifa del servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo Taxi en el nivel básico en Bogotá D.C., de acuerdo con la variación del valor técnico del costo por kilómetro entre el año 2020 y 2021, conforme se detalla en el artículo 2 del presente decreto.

Artículo 2. Parámetros de cobros. Para la liquidación de la tarifa del servicio de transporte público individual tipo taxi y sus recargos, se tendrán en cuenta los parámetros consignados en la siguiente tabla:

Ítem	Número de Unidades	Valor a Pagar
Valor unidad cada 100 metros	1	\$90
Banderazo o Arranque	28	\$2,500
Valor por cada 24 segundos de espera	1	\$90

Recargo desde y hacia el o Puente Aéreo	50	\$4,500
Recargo Nocturno (20:00 horas a 5:00 horas) y/o Dominical o Festivo (todo el día)	24	\$2,200
Carrera Mínima	50	\$4,500
Recargo al servicio puerta a puerta	9	\$800

Artículo 3. Factor de Congestión. Modifíquese el artículo 8 del Decreto Distrital 568 de 2017, el cual quedará de la siguiente manera:

“Artículo 8.- Factor de Congestión. Para calcular el valor del factor de congestión (F_{Cong}), de acuerdo con la velocidad promedio estimada del servicio (V_s) se utilizará una de las siguientes fórmulas:

$$\text{Si } V_s \geq V_{fl} \text{ entonces } \rightarrow F_{Cong} = 0$$

$$\text{Si } V_c \leq V_s < V_{fl} \text{ entonces } \rightarrow F_{Cong} = \frac{V_{fl} - V_s}{V_{fl}} * b_1$$

$$\text{Si } V_s < V_c \text{ entonces } \rightarrow F_{Cong} = \left(\frac{V_{fl} - V_s}{V_{fl}} * b_2 \right) + c$$

Donde:

- V_s = Velocidad promedio estimada del servicio. Calculada por la plataforma tecnológica.
- V_{fl} = Velocidad de flujo libre. Corresponde a un parámetro a partir del cual no se reconoce un factor de congestión.
- V_c = Velocidad de punto de quiebre de la congestión. Corresponde a un parámetro que indica un cambio en la proporción en la que la diferencia de velocidades genera un aumento en los costos de operación.
- b_1 y b_2 = Factores de ponderación. Parámetros que establecen la proporción en la que la diferencia entre velocidades (i.e. congestión) genera un aumento en los costos de operación. Se debe cumplir que $b_2 > b_1$.
- c = Corresponde a una constante dados los parámetros definidos (V_{fl} , V_c , b_1 , b_2).

El valor de los parámetros en mención será definido a través del estudio técnico de costos.”

Artículo 4. Parámetros de cobros para el mecanismo mediante plataforma tecnológica.: Modifíquese el artículo 13 del Decreto 568 de 2017, el cual quedará así:

“Artículo 13.- Parámetros de cobros para el mecanismo mediante plataforma tecnológica. Para la liquidación de la tarifa del servicio de transporte público individual tipo taxi y los recargos, se tendrán en cuenta los parámetros consignados en la siguiente tabla:

ÍTEM	Equivalencia en km	Valor a pagar sin factor de calidad	Valor a pagar con factor de calidad
Costo por kilómetro	1	\$ 957	\$ 1,085
Banderazo o Arranque	2.8	\$ 2,700	\$ 3,000
Recargo hacia y desde el Aeropuerto o Puente Aéreo	5	\$ 4,800	\$5,400
Recargo Nocturno (20:00 horas a 5:00 horas) y/o Dominical o Festivo (todo el día)	2.4	\$ 2,300	\$ 2,600
Carrera Mínima	5	\$ 4,800	\$ 5,400
Recargo por el servicio puerta a puerta	0.9	\$ 900	\$ 1,000
Factor de seguridad vial	-	\$ 500	\$ 500

Parágrafo 1.- Para acceder a la tarifa con factor de calidad los vehículos deberán cumplir con los lineamientos señalados en los artículos 12 y 13 de la Resolución 220 de 2017, modificado por el artículo 2 de la Resolución 246 de 2018, expedida por la Secretaría Distrital de Movilidad.

Parágrafo 2.- El factor de seguridad vial para vehículos con o sin factor de calidad, está sujeto al cumplimiento de lo estipulado en el Capítulo III del Decreto Distrital 568 de 2017.

Parágrafo 3.- Para el cobro de la tarifa autorizada se deberá portar de manera visible, la tabla informativa de valores y unidades denominada “tarjeta de control” como lo disponen los artículos 2.2.1.3.8.12 y 2.2.1.3.8.16 del Decreto Nacional 1079 de 2015”.

Artículo 5. Divulgación. La Administración Distrital, a través de la Secretaría Distrital de Movilidad, adelantará la divulgación y socialización del presente decreto, utilizando los medios más eficaces para dar a conocer su contenido y alcance.

Artículo 6. Vigilancia. La Secretaría Distrital de Movilidad se encargará de vigilar el estricto cumplimiento de lo previsto en el presente decreto, para lo cual efectuará los operativos, iniciará las investigaciones, y aplicará las sanciones legales correspondientes.

Artículo 7. Vigencia. El presente Decreto rige a partir del día siguiente a la fecha de su publicación, modifica los artículos 8 y 13 del Decreto Distrital 568 de 2017 y deroga el Decreto Distrital 013 de 2021.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de enero de dos mil veintidós (2022).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad

DECRETO N° 005 (7 de enero de 2022)

“Por medio del cual se actualiza la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP en sus componentes zonal y troncal, y se dictan otras disposiciones.”

LA ALCALDESA MAYOR DE BOGOTÁ, D. C.

En ejercicio de sus facultades legales y reglamentarias, en especial las conferidas por los numerales 1, 3 y 4 del artículo 38 del Decreto Ley 1421 de 1993, el artículo 1 de la Resolución N° 0012333 de 2012 expedida por el Ministerio de Transporte y el artículo 22 del Decreto Distrital 309 de 2009, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, y,

CONSIDERANDO:

Que el artículo 1 de la Constitución Política dispone que “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la prevalencia del interés general.” (Subrayado fuera del texto original).

Que el artículo 2 ibídem, establece que entre los fines esenciales del Estado está promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios, derechos y deberes consagrados en la Constitución; y facilitar la participación de todos en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación.

Que el artículo 13 ejusdem, prevé que el Estado adoptará medidas a favor de grupos poblacionales discriminados o marginados en razón de su condición económica, física o mental, para promover el respeto y garantía del derecho fundamental a la igualdad:

“ARTÍCULO 13. Todas las personas nacen libres e iguales ante la ley, recibirán la misma protección y trato de las autoridades y gozarán de los mismos derechos, libertades y oportunidades sin ninguna discriminación por razones de sexo, raza, origen nacional o familiar, lengua, religión, opinión política o filosófica.

El Estado promoverá las condiciones para que la igualdad sea real y efectiva y adoptará medidas en favor de grupos discriminados o marginados.

El Estado protegerá especialmente a aquellas personas que por su condición económica, física o mental, se encuentren en circunstancia de debilidad manifiesta y sancionará los abusos o maltratos que contra ellas se cometan.” (Resaltado fuera del texto original).

Que el artículo 24 superior, establece el derecho fundamental a circular libremente por el territorio nacional. En este sentido, la Corte Constitucional en la sentencia C-468 de 2011, reconoció que “(...) *el acceso al servicio público de transporte en las ciudades es fundamental para el ejercicio de la libertad de locomoción, y de los demás derechos constitucionales que dependen de la posibilidad de movilizarse, en especial para aquellos sectores marginados de la población urbana que carecen de otra alternativa de transporte diferente a los servicios públicos*”.

Que el numeral 9 del artículo 3 de la Ley 105 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*” establece que el transporte público se rige por el principio “*de los subsidios a determinados usuarios*” el cual implica que “*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. (...)*”.

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 336 de 1996 “*Por la cual se adopta el estatuto general de transporte*”, “(...) *las autoridades competentes, según el caso, elaborarán los estudios de costos que servirán de base para el establecimiento de las tarifas (...)*”.

Que el artículo 5 de la Ley 1171 de 2007 “*Por medio de la cual se establecen unos beneficios a las personas adultas mayores*” señala:

“ARTÍCULO 5°. TRANSPORTE PÚBLICO. Los sistemas de servicio de transporte público masivo

urbano de pasajeros, establecerán una tarifa diferencial para las personas mayores de 62 años, inferior a la tarifa ordinaria.

La tarifa diferencial con sus ajustes deberá quedar prevista y regulada en los contratos de concesión que se celebren con las empresas operadoras del Sistema a partir de la entrada en vigencia de la presente ley”.

Que el artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009, “*Por el cual se adopta el Sistema Integrado de Transporte Público para Bogotá, D.C., y se dictan otras disposiciones*”, adopta los principios básicos para la definición de la tarifa del SITP: *costeabilidad, equilibrio, sostenibilidad, integración y tarifas para poblaciones específicas.*

Que el artículo 22 ibídem, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, establece:

“Artículo 22°. - Fijación y Actualización de la Tarifa al Usuario. El Alcalde Mayor fijará mediante Decreto Distrital la tarifa al usuario y sus actualizaciones, con fundamento en la evaluación previa que adelante la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, la cual se fundamentará en los principios y estructura del diseño contractual, financiero y tarifario adoptado para el SITP.

Las actualizaciones de la tarifa al usuario requeridas, de acuerdo con las evaluaciones realizadas por la Secretaría Distrital de Movilidad, serán fijadas por el Alcalde Mayor en las oportunidades definidas o requeridas por tal autoridad.

Las condiciones de fijación de la tarifa y los supuestos de actualización estarán sujetas exclusivamente a los principios y estructura del sistema tarifario, y harán parte de los contratos de concesión de los operadores de buses y recaudo, control e información y servicio al usuario del SITP.”

Que el Concejo Distrital expidió el Acuerdo Distrital 484 de 2011 “*Por medio del cual se establece un subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital*”, estableciendo en su artículo que la Administración Distrital dispondrá su operación “(...) *con base en un porcentaje de descuento sobre la tarifa al usuario del quince por ciento (15%), con un incremento anual de 5 puntos porcentuales, hasta llegar al 40% y una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales. La población beneficiaria de la tarifa será la registrada en las bases de datos de que dispone la Secretaría de Salud en cada vigencia. Se aplicarán como referencia los resultados de la encuesta para el Sistema de Selección de Beneficiarios para Programas Sociales (SISBEN)*”.

Que mediante el artículo 8 del Decreto Distrital 429 de 2012, “Por el cual se reglamenta el Acuerdo Distrital 484 de 2011 sobre subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad” la Administración dispuso la operación del subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en los siguientes términos:

“Artículo 8°.- Monto de la carga del subsidio. Se establece en cumplimiento del artículo 2° del Acuerdo Distrital 484 de 2011, mediante el cual se previó que el subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad en el Distrito Capital es creciente, iniciando con un descuento de 15% en el 2012, con incrementos anuales de 5 puntos porcentuales hasta llegar al 40% en el año 2017, con una asignación máxima de hasta cincuenta (50) viajes mensuales.

El monto efectivo del subsidio mensual se aplicará en la tarjeta que usará cada persona beneficiaria del subsidio, con base en la siguiente operación matemática, a saber:

La aplicación del subsidio mensual será el producto de restarle al valor de cada pasaje (tomando como referencia el mayor valor de costo del pasaje, es decir, sin diferenciar entre costo de hora valle y costo de hora pico) el valor porcentual del subsidio (que conforme lo ordenado por el Acuerdo Distrital citado, para el año 2012 es del 15%, para el año 2013 del 20%, para el año 2014 del 25%, para el año 2015 del 30%, para el año 2016 del 35%, para el año 2017 del 40%), multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria (teniendo en cuenta que el número máximo de pasajes que se podrá asignar por persona es de cincuenta (50), en cumplimiento del Acuerdo Distrital en cita)

Lo cual, en términos de fórmula se expresa así:

La aplicación del Subsidio mensual, es igual al valor del costo del pasaje, menos el valor porcentual del Subsidio correspondiente al año a calcular, multiplicado por el número de pasajes asignados a la persona beneficiaria”.

Que el Ministerio de Transporte expidió la Resolución No. 0012333 de 2012 “Por la cual se fijan los criterios que deberán observar las autoridades territoriales para la fijación de tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas en los Sistemas Masivos, Integrados o Estratégicos de Transporte de Pasajeros”. En el artículo 1 se establece que las autoridades distritales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo:

“Artículo 1°. Las autoridades Distritales o Municipales podrán fijar tarifas diferenciales, segmentadas o subsidiadas, en los Sistemas de Transporte de pasajeros Masivo, Integrado o Estratégico, para lo cual deberán previamente elaborar un modelo económico, financiero y operativo, en el que se demuestre que la aplicación de las tarifas garantiza la sostenibilidad del Sistema de Transporte, en términos de eficiencia económica, sostenibilidad financiera, eficacia en la prestación del servicio e impactos socioeconómicos esperados.

El modelo económico, financiero y operativo, es requisito indispensable para la fijación, actualización o modificación del sistema tarifario”.

Que adicionalmente, mediante el artículo 2 del Decreto Distrital 603 de 2013, “Por el cual se implementan estrategias para garantizar la suficiencia financiera del Sistema Integrado del Transporte Público (SITP)” se creó un incentivo para promover mayor acceso de la población con menor capacidad de pago.

Que el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, que modificó el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, dispone que las entidades territoriales podrán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, que podrán ser canalizados a través de fondos de estabilización y subvención, con el fin de contribuir a la sostenibilidad del sistema de transporte, a la calidad del servicio y de su infraestructura, incrementar la seguridad ciudadana, la atención y protección al usuario, al mejoramiento continuo del sistema y contar con mecanismos de gestión de la demanda.

Que el artículo 3 del Decreto Legislativo 575 de 2020, que modifica el artículo 98 de la Ley 1955 de 2019 durante el término de cualquier emergencia sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, establece que los sistemas de transporte colectivo y masivo deben ser sostenibles, por lo que las tarifas que se cobren por la prestación del servicio y las otras fuentes de pago de origen territorial que para el efecto se destinen, deberán ser suficientes para cubrir los costos de operación, administración, mantenimiento, y reposición de los equipos.

Que mediante el Decreto Distrital 073 de 2020, “Por medio del cual se fija la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP en sus componentes Zonal y Troncal, y se dictan otras disposiciones”, se fijaron y actualizaron las tarifas máximas al usuario del componente troncal, zonal y transbordos, junto con la regulación de las tarifas diferenciales, incentivos y subsidios del SITP creados mediante la

Ley 1171 de 2007, el Acuerdo Distrital 484 de 2011 y el Decreto Distrital 603 de 2013.

Que el artículo 10 ibídem, estableció la revisión de la política tarifaria del SITP, con el fin de reducir el gasto en transporte para las poblaciones más vulnerables y de menores ingresos.

Que el artículo 12 del Acuerdo Distrital 761 de 2020 *“Por medio del cual se adopta el Plan de Desarrollo Económico, Social, Ambiental y de Obras Públicas del Distrito Capital 2020-2024 ‘Un nuevo contrato social y ambiental para la Bogotá del Siglo XXI’*”, estableció la meta trazadora número 23, consistente en *“Reducir el gasto en transporte público de los hogares de mayor vulnerabilidad económica, con enfoque poblacional, diferencial y de género, para que represente el 15% de sus ingresos.”*

Que el artículo 2 del Decreto Distrital 557 de 2021 *“Por medio del cual se dictan medidas para continuar con el proceso de implantación del Sistema Integrado de Transporte Público - SITP, para su entrada en operación total, y se dictan otras disposiciones”* dispuso que la finalización de la operación del SITP Provisional.

Que en cumplimiento del artículo 22 del Decreto Distrital 309 de 2009, modificado por el artículo 3 del Decreto Distrital 111 de 2018, TRANSMILENIO S.A. mediante el remitió el oficio 2021-EE-24388 del 30 de diciembre de 2021 remitió el estudio técnico y financiero *“Actualización Tarifaria Estudio Técnico y Financiero de Soporte”*, el cual fue radicado en la Secretaría Distrital de Movilidad bajo el número 20216122354952 y concluye que *“(…) es conveniente, desde la óptica de las finanzas del Sistema, adelantar los incrementos de las tarifas a los usuarios conforme alguno de los escenarios de supuestos tarifarios que contempla un aumento de las tarifas del SITP”*.

Que con ese fin, en el referido estudio se presentan dieciocho propuestas tarifarias y se informa que el Ente Gestor propenderá por la adopción de cuatro medidas encaminadas a aumentar la demanda del SITP como resultado de hacer más eficiente la operación del Sistema y mejorar la prestación del servicio.

Que el estudio técnico y financiero antes señalado fue sometido a la evaluación de la Subsecretaría de Política de Movilidad de la Secretaría Distrital de Movilidad en diciembre de 2021, área que a través del documento DIM-T-006-2021 *“Evaluación al Estudio Técnico y Financiero de Soporte a la Actualización Tarifaria”*, revisó los escenarios modelados, sus resultados en términos de variación de las necesidades de recursos para el 2022 y el impacto posible sobre la población vulnerable, identificando que la propuesta tarifaria a evaluar sería la de incremento de \$150 pesos en los

componentes zonal y troncal, sin aumentar la tarifa a las poblaciones vulnerables; así como la necesidad de continuar la evaluación de la política tarifaria y hacer seguimiento a las acciones de mejora.

Que en el marco de la evaluación previa que adelanta la Secretaría Distrital de Movilidad del estudio técnico y financiero presentado por el Ente Gestor, mediante el oficio 20212216786001 se solicitó a la Secretaría Distrital de Hacienda que evaluara el impacto fiscal de mediano plazo del escenario consistente en el aumento en ciento cincuenta pesos (\$150) en el componente troncal y zonal, sin incremento a la población vulnerable.

Que la Secretaría Distrital de Hacienda mediante el oficio 2021EE32318301 del 30 de diciembre de 2021, concluyó que *“(…) el escenario de aumento en ciento cincuenta pesos (\$150) en el componente troncal y zonal, sin incremento a la población vulnerable, se informa que este no genera impacto fiscal frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo para el Fondo de Estabilización Tarifaria (FET). Lo anterior considerando que las necesidades del FET en el escenario de ajuste tarifario se mantienen en lo incluido en el MFMP 2022-2032”*.

Que en ese sentido, la Secretaría Distrital de Movilidad en su evaluación concluyó que:

“Se determinó que el escenario correspondiente al incremento de \$150 pesos al componente zonal y troncal y no incremento de la población vulnerable (escenario 11) del documento de “Actualización Tarifaria - Estudio Técnico y financiero de soporte” Tabla 39. Resultados para el FET de diferentes variantes tarifarias”, remitido por TMSA, favorece a todos los usuarios del sistema, ya que el aumento tarifario propuesto cumple con los principios para la determinación de la tarifa establecidos en el Decreto 309 de 2009. Adicionalmente el no aumento de tarifas para las poblaciones adulto mayor y personas con menor capacidad de pago (SISBÉN), favorecen a los usuarios más vulnerables del sistema.

La evaluación realizada por la Secretaría de Hacienda Distrital encontró que dicho escenario 11 es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo 2022-2032 cumpliendo así el principio de sostenibilidad.

La propuesta tarifaria del escenario 11 consiste en establecer una tarifa de dos mil seiscientos cincuenta pesos (\$2.650) para el servicio troncal, dos mil cuatrocientos cincuenta pesos (\$2.450) para el servicio zonal y de \$200 para los transbordos de zonal al troncal. Dicha tarifa sólo aplicará para transbordos realizados con tarjetas personalizadas en la ventana de tiempo considerada (110 minutos), esto reduce el costo de los viajes con transbordo.

La evaluación determinó procedente mantener la tarifa de transbordo en \$200 de zonal a troncal, con el fin de que la tarifa máxima que pague cualquier usuario del sistema no supere la propuesta para el servicio troncal. En ese sentido, las condiciones en las que aplicará dicha tarifa por concepto de transbordos se mantendrá sin cambios a las actualmente vigentes, es decir, para transbordos realizados con tarjetas personalizadas en la ventana de tiempo considerada (110 minutos), lo cual reduce el costo de los viajes con transbordo,

Dentro de las medidas complementarias se considera continuar así como la necesidad de continuar la evaluación de la política tarifaria y hacer seguimiento a las acciones de mejora.

Igualmente, contempla mantener los beneficios tarifa diferencial adulto mayor y personas con menor capacidad de pago SISBÉN, lo cual conlleva un aumento en los porcentajes de descuento de las tarifas plenas determinadas de la siguiente manera: Adulto mayor se le aplicará un descuento del 18,4905660377358% para la tarifa troncal y un descuento para el componente zonal de 19,1836734693878%; los descuentos en las tarifas para la población con menor capacidad de pago SISBÉN serían del 32,0754717% para el componente troncal y de 32,65306122% para el componente zonal.

(...)

La modificación de tarifas del SITP presentada por Transmilenio S.A en el escenario 11, cumple con los principios tarifarios establecidos en el Artículo 21 del Decreto Distrital 309 de 2009, y es compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.”

Que en consecuencia, se hace necesario actualizar las tarifas del Servicio Integrado de Transporte Público – SITP, en sus componentes zonal y troncal; tarifas de transbordos; tarifas diferenciales para el adulto mayor, incentivo SISBÉN para personas con menor capacidad de pago y subsidio a favor de personas con discapacidad.

En mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Capítulo I

De las tarifas plenas al usuario del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP-

Artículo 1. Tarifa plena para el componente troncal del SITP. Fíjese la tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros del Componente

Troncal del Sistema Integrado de Transporte Público -SITP en DOS MIL SEISCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.650).

Artículo 2. Tarifa plena para el componente zonal del SITP. Fíjese la tarifa máxima del servicio de transporte masivo urbano de pasajeros del Componente Zonal del Sistema Integrado de Transporte Público –SITP en DOS MIL CUATROCIENTOS CINCUENTA PESOS MONEDA LEGAL (\$2.450).

Los servicios zonales para fines tarifarios comprenden los de carácter urbano, complementario y especial.

Capítulo II De los transbordos

Artículo 3. Tarifa por concepto de transbordos. Fíjese la tarifa por concepto de transbordos realizados por los usuarios que se encuentren identificados en la base de datos del SITP asociados al número serial de la respectiva tarjeta, así:

- A. Del componente zonal a zonal y de troncal a zonal en CERO PESOS MONEDA LEGAL (\$0.00).
- B. Del componente zonal al troncal, en DOSCIENTOS PESOS MONEDA LEGAL (\$200).

Parágrafo. El usuario que no se encuentre identificado en la base de datos del SITP, asociado al número serial de la respectiva tarjeta, deberá pagar la tarifa máxima por cada validación, sin que aplique el pago por transbordo descrito en los literales A y B de este artículo.

Artículo 4. Criterios para la aplicación de las tarifas por concepto de transbordos a usuarios identificados en la base de datos del SITP. Las tarifas fijadas en el artículo 3 del presente Decreto aplicarán hasta por dos (2) transbordos en un lapso de ciento diez (110) minutos, contados a partir de la validación de la última tarifa plena o su equivalente para tarifas diferenciales, incentivos y subsidios, ya sea en el componente troncal o zonal del sistema.

Parágrafo 1. Agotados los dos (2) transbordos a que tiene derecho en el lapso de los ciento diez (110) minutos, el usuario deberá pagar la tarifa plena del servicio del Componente Zonal o Troncal según el caso, evento en el cual se iniciará nuevamente la ventana de tiempo de ciento diez (110) minutos.

Parágrafo 2. Para la implementación de las medidas establecidas en este artículo, TRANSMILENIO S.A. adelantará el despliegue tecnológico que se requiera, el cual deberá poner en operación en la misma fecha en la que el presente Decreto entre en vigencia.

Capítulo III

Focalización de la tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años

Artículo 5. Tarifa diferencial para personas mayores de sesenta y dos (62) años. Fíjese la siguiente tarifa diferencial máxima para el Sistema Integrado de Transporte Público – SITP para las personas mayores de sesenta y dos (62) años, en los siguientes términos:

- A. El beneficiario pagará el 81,5094339622642% de la tarifa establecida en el artículo 1 del presente Decreto para el componente troncal.
- B. El beneficiario pagará el 80,8163265306122% de la tarifa establecida en el artículo 2 del presente Decreto para el componente zonal.

Parágrafo 1. Sobre la tarifa aquí establecida no operará ningún descuento adicional.

Parágrafo 2. Para acceder a esta tarifa diferencial, el usuario debe contar con una tarjeta personalizada de adulto mayor, la cual podrá adquirir cumpliendo con las condiciones establecidas por TRANSMILENIO S.A.

Parágrafo 3. La tarifa diferencial a que hace referencia el presente artículo tendrá una asignación máxima de hasta treinta (30) viajes mensuales. A partir del viaje número treinta y uno (31), el usuario pagará las tarifas establecidas en los artículos 1 y 2 del presente Decreto.

Capítulo IV

Focalización del incentivo que promueve el mayor acceso de la población con menos capacidad de pago al Sistema Integrado de Transporte Público -SITP

Artículo 6. Incentivo SISBÉN. Las personas mayores de dieciséis (16) años, registradas en el Sistema de Identificación de Potenciales Beneficiarios de Programas Sociales -SISBÉN metodología III, que administra la Secretaría Distrital de Planeación, y que cuenten con puntajes entre 0 a 30,56 puntos, serán beneficiarias del siguiente incentivo:

- A. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 32,0754716981132% sobre la tarifa plena establecida en el artículo 1 del presente Decreto para el componente troncal.
- B. El beneficiario recibirá un porcentaje de descuento constante del 32,6530612244898% sobre la tarifa establecida en el artículo 2 del presente Decreto para el componente zonal.

Parágrafo. El Incentivo SISBÉN a que hace referencia el presente artículo tendrá una asignación máxima de hasta treinta (30) viajes mensuales. A partir del viaje número treinta y uno (31), el usuario

pagará las tarifas establecidas en los artículos 1 y 2 del presente Decreto.

Artículo 7. Financiación del Incentivo SISBÉN. La financiación del Incentivo SISBÉN a que hace referencia el artículo precedente, se efectuará con los recursos incorporados en el presupuesto anual del Distrito Capital para cada vigencia.

Capítulo V

Focalización del Subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad

Artículo 8. Subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad. En cumplimiento de lo dispuesto en el Acuerdo Distrital 484 de 2011, el número mensual de viajes asignados con subsidio de transporte a favor de personas con discapacidad será de veinticinco (25), a los cuales les aplicará el descuento establecido en el artículo 8° del Decreto Distrital 429 de 2012, tomando en cuenta la tarifa más alta que tiene el Sistema.

Capítulo VI

Otras Disposiciones

Artículo 9. Adaptación equipos de recaudo. Ordénese a TRANSMILENIO S.A., en su condición de Ente Gestor, adelantar a través del concesionario de recaudo, las gestiones pertinentes para la adaptación de los equipos de recaudo y despliegue de las tarifas de acuerdo con lo establecido en el presente Decreto.

Artículo 10. Revisión de la política tarifaria del SITP. La Secretaría Distrital de Movilidad, con el apoyo de Transmilenio S.A., realizará de manera conjunta la revisión de la política tarifaria del sistema con el fin de reducir el gasto en transporte para las poblaciones más vulnerables y de menores ingresos.

Artículo 11. Acciones de mejora. Transmilenio S.A. informará trimestralmente a través de su página web u otros canales de comunicación digitales las acciones de mejoras al servicio del SITP.

Artículo 12. Vigencia y derogatoria. El presente Decreto rige a partir del once (11) de enero de dos mil veintidós (2022) y deroga el Decreto Distrital 073 de 2020.

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.

Dado en Bogotá, D.C., a los siete (7) días del mes de enero de dos mil veintidós (2022).

CLAUDIA NAYIBE LÓPEZ HERNÁNDEZ
Alcaldesa Mayor

NICOLÁS FRANCISCO ESTUPIÑÁN ALVARADO
Secretario Distrital de Movilidad



ALCALDÍA MAYOR
DE BOGOTÁ, D.C.

CONTENIDO

ADMINISTRACIÓN DISTRITAL

Sector Central

DECRETOS DE 2022

ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ, D.C.

DECRETO N° 002

“Por medio del cual se modifican los artículos 1, 2 y 3 del Decreto Distrital 575 de 2013 ‘Por medio del cual se dictan disposiciones para el mejor ordenamiento del tránsito de vehículos automotores de servicio particular por las vías públicas en el Distrito Capital, y se derogan los Decretos Distritales 271 y 300 de 2012’, y se dictan otras disposiciones.”1

DECRETO N° 003

“Por medio del cual se actualiza la tarifa máxima para los parqueaderos y/o estacionamientos fuera de vía en el Distrito Capital y se dictan otras disposiciones”.4

DECRETO N° 004

“Por medio del cual se fijan las tarifas para el servicio de transporte público individual de pasajeros en vehículos tipo taxi en el nivel básico en Bogotá D.C., y se dictan otras disposiciones.”10

DECRETO N° 005

“Por medio del cual se actualiza la tarifa del servicio del Sistema Integrado de Transporte Público – SITP en sus componentes zonal y troncal, y se dictan otras disposiciones.”15