



PROYECTO DECRETO
“MODIFICACIÓN DECRETO 1079 DE 2015 PARA LA SUSTITUCIÓN DE LA SUBSECCIÓN 3 DE LA SECCIÓN 2 DEL CAPÍTULO 2 DEL TÍTULO 1 DE LA PARTE 2 DEL LIBRO 2 DEL DECRETO 1079 DE 2015 ÚNICO REGLAMENTARIO DEL SECTOR TRANSPORTE EN RELACION CON EL SISTEMA DE RECAUDO CENTRALIZADO”

ÁREA A CARGO:
VICEMINISTERIO DE TRANSPORTE

FECHA PREVISTA PARA LA ADOPCIÓN:
30 DE ABRIL DE 2020

ELABORÓ:
SANDRA LILIANA ANGEL ALMARIO

03 DE MARZO DE 2020

I. ANTECEDENTES.

El Ministerio de Transporte ha venido acompañando la estructuración técnica legal y financiera ETLF e implementación, de los sistemas de transporte público, en las diferentes ciudades del País, con el fin de lograr mejorar la calidad de vida de los habitantes de estas ciudades, con un sistema que les garantice calidad en el servicio y mejor atención de los usuarios, maximizar los tiempos de acceso y salida de pasajeros, incentivar el uso del sistema para aumentar el número de pasajeros, garantizar la eficiencia de la operación de recaudo y la seguridad del dinero recaudado por el cobro de tarifas al usuario, al menor costo posible.

Como marco de referencia se cuenta con la implementación de los sistemas integrados de transporte masivo SITM, donde se han otorgado la explotación económica de las actividades de recaudo de los servicios de transporte masivo, bajo la vigilancia de los entes gestores en las condiciones contractuales pactadas.

El presente Decreto tiene entre sus objetivos el establecer las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado cofinanciados por la Nación, dentro de un mecanismo de colaboración y coordinación centralizado y participativo, a través del cual se definan los principales aspectos de orden técnico, operativo, administrativo y de seguridad de los mismos. Condiciones que deben brindar una adecuada prestación del servicio de recaudo, ya sea por medio de una operación combinada, total o parcial, de la infraestructura y operación del Sistema de Recaudo.

Dentro del marco jurídico que regula los decretos reglamentarios. La presidencia de la Republica, El Ministerio de Transporte, las Alcaldías, las Secretarías de Movilidad y los órganos de coordinación interinstitucionales, desempeñaran las competencias y facultades que les atribuya la ley, así como las que se lleguen a establecer en el futuro.

Considerando, que los numerales 1 y 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, señalan que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad. Así mismo el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios, conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

Que el artículo 2.2.1.2.2.3.1. del Decreto 1079 de 2015, define el Sistema de Recaudo centralizado (SRC) como "el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema", según el Decreto 1079 de 2015, la implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación.



II. RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA (JUSTIFICACIÓN).

Con la expedición del Decreto 1079 de 2015, cuyo objetivo establece sistemas de transporte público, los cuales estarán orientados a lograr una movilidad segura, equitativa, integrada, eficiente, accesible y ambientalmente sostenible, en cada una de las ciudades donde se implementen, para lograrlo debe adoptar sistema integrado de recaudo, que permita conectividad, integración, gestión de la información y un eficiente servicio al usuario y los cuales deben contar con condiciones técnicas, operativas y de seguridad suficientes a efectos de garantizar lo anterior.

Dentro de los agentes que conforman un Sistema de Transporte Público, se encuentra el recaudador y/o integrador tecnológico: el cuál es el encargado de proporcionar la plataforma tecnológica para el Sistema Centralizado de Recaudo, SCR y de realizar la comercialización de los medios de pago.

En dichos sistemas se debe contar adicionalmente con un administrador financiero autorizado y competente que se encargará de los recursos provenientes de la actividad de recaudo realizada por la empresa recaudadora, bajo los parámetros y condiciones definidos por la autoridad de transporte.

Es necesaria la reglamentación de los sistemas de recaudo ya que en la actualidad no hay condiciones que permitan una interoperabilidad entre los diferentes sistemas de recaudo centralizado SRC, no hay requerimientos mínimos de las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo centralizado SRC de transporte público urbano en el país.

Es indispensable que los sistemas de transporte público del país con el fin de optimizar la operación, controlar de una manera eficiente el manejo de los recursos monetarios y planear a futuro las inversiones en los sistemas de transporte público, tener una reglamentación clara de los requisitos mínimos para operar los sistemas de recaudo centralizado SRC.

Para lograr que los usuarios del transporte público cuenten con beneficios de subsidio en tarifa, bien sea para subsidio estudiantes o para cualquier beneficio que se pueda otorgar a población vulnerable, así como transbordos sin costo adicional al usuario en los sistemas de transporte público urbano es necesario el uso y la reglamentación de los sistemas de recaudo centralizado SRC.

Los Sistemas de Recaudo Centralizado (SRC) son el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema.

La implementación y elaboración de la arquitectura del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros que desarrollen dichas

autoridades.

En tal sentido la estructuración financiera y la política tarifaria deberá enfocar la sostenibilidad de cada Sistema, por lo tanto, se deberá considerar la financiación de capex operacional, que incluyan los Sistemas de Recaudo Centralizado SRC, estableciéndose en el mismo las condiciones técnicas, operativas y de seguridad.

Con el fin de disminuir los costos de desplazamiento integrando una sola tarifa que incluya los transbordos y diferencial tarifario, mejorará los tiempos de desplazamiento con una reorganización de validaciones que permitan un óptimo funcionamiento en los mecanismos de pago, generando avances significativos a los diferentes sistemas de transporte en términos operacionales.

III. ÁMBITO DE APLICACIÓN Y POBLACIÓN OBJETIVO

Se aplicará en todo las Ciudades del País sin excepción, en donde se pretendan implementar diferentes sistemas de transporte público que cuenten con cofinanciación de la Nación o en aquellas donde dicho sistema se encuentre ya implementado y hubiese sido cofinanciado por la misma.

IV. VIABILIDAD JURÍDICA

Marco Jurídico:

El marco legal que regula la expedición de este Decreto Reglamentario a través del cual “se establecen las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los Sistemas de Recaudo Centralizado – SRC”, está conformado por la Constitución Política, las leyes de la República de Colombia, los Códigos Civil y de Comercio, y demás normas concordantes que rijan o lleguen a regir a los Sistemas de Recaudo Centralizado – SRC de los diferentes Sistemas de Transporte Público del país.

En particular el marco jurídico del presente decreto es:

- La Constitución Política de Colombia en sus artículos 189 numeral 11.
- Ley 105 de 1993, en su artículo 3, numerales 2 y 6.
- Ley 336 de 1996, en sus artículos 17, 19 y 65.
- Que los numerales 1 y 2 del artículo 3 de la Ley 105 de 1993, señalan que la operación del transporte público en Colombia es un servicio público bajo la regulación del Estado, el cual ejercerá el control y la vigilancia necesarios para su adecuada prestación, en condiciones de calidad, oportunidad y seguridad.
- Que el artículo 5º de la Ley 336 de 1996, le otorga a la operación de las empresas de transporte público el carácter de servicio público esencial bajo la regulación del Estado, que implica la prelación del interés general sobre el particular, especialmente en cuanto a la garantía de la prestación del servicio y la protección de los usuarios.
- Que conforme a lo establecido en el artículo 8º de la Ley 336 de 1996, "las autoridades que conforman el sector y el sistema de transporte serán las

encargadas de la organización, vigilancia y control de la actividad transportadora dentro de su jurisdicción".

- Que según lo dispuesto en el artículo 2.2.1.2.2.3.1. del Decreto 1079 de 2015, el Sistema de Recaudo Centralizado (SRC) es el conjunto de servicios, software, hardware, y demás mecanismos de control centralizados e integrados a dicho sistema, que permite efectuar la operación de recaudo centralizado a través de medios electrónicos de pago y el registro de viajes del sistema."
- Que según el Decreto 1079 de 2015, la implementación del Sistema de Recaudo será adoptada por la autoridad de transporte competente en cada proyecto de acuerdo con los resultados de los estudios técnicos y financieros, avalados por el Departamento Nacional de Planeación.
- Que la Ley 1955 de 2019 - Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022, PACTO POR COLOMBIA PACTO POR LA EQUIDAD, estableció en su artículo 117 que sería el Gobierno Nacional el encargado y facultado para reglamentar las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de los sistemas de recaudo del País

V. ESTUDIO PRELIMINAR IMPACTO ECONÓMICO

En el mundo del transporte, se aplica el principio de economías de escala, en la medida que aumenta la demanda y penetración a los diferentes Sistemas de Transporte, se recibe un mayor número de ingresos, dado que en la estructura de costos hay unos fijos, éstos no se incrementan en la misma proporción.

En la medida que los diferentes Sistemas de Transporte crezcan este efecto mejorará aún más la posición financiera de cada uno de estos.

Dentro de las estructuraciones financieras se deben tener como objetivos:

- Compensar a cada uno de los agentes sus gastos de funcionamiento y costos financieros, la recuperación de la inversión y la obtención de una rentabilidad atractiva por medio de sus ingresos.
- Mantener una Tarifa al Usuario (resultado de redondear la Tarifa Técnica) costeable para el público y competitiva con los sistemas de transporte existentes.

El elemento fundamental para las estructuraciones financieras, lo constituye la tarifa técnica TT, que resulta de modelar un sistema en equilibrio donde los ingresos del sistema resulten iguales a los costos del sistema, así mismo para establecer los costos del sistema, es necesario definir los mecanismos de remuneración para los agentes que intervienen en la operación de cada uno de dichos Sistemas de Transporte.

El componente de la Tarifa Técnica correspondiente al recaudo, está determinado por la siguiente expresión:

$$CR = PUPV$$

Donde:

CR = Costo de recaudo por pasajero pago

PUPV = Precio Unitario por pasaje vendido vigente a la fecha en que se hace el cálculo de la tarifa técnica

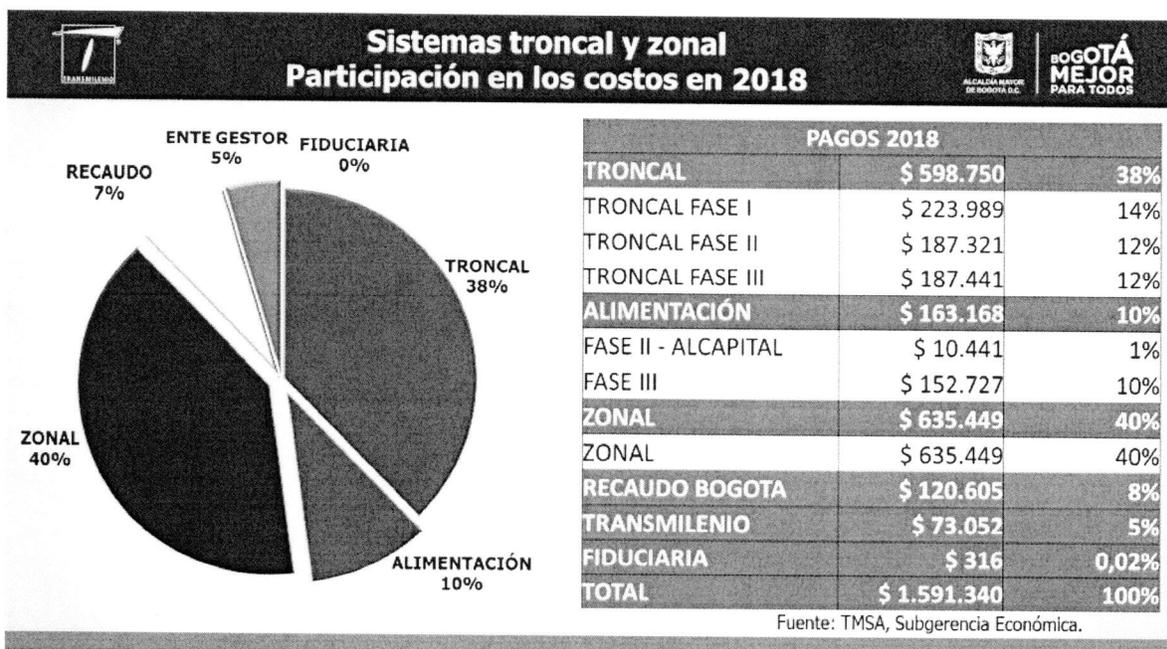
Dentro de diferentes estructuraciones financieras de sistemas de transporte, los costos del operador de recaudo (46%) son costos fijos, por lo tanto, no dependen del número de pasajes vendidos y tienden a disminuir mientras mayor sea el número y monto de las recargas, mientras que los costos variables corresponden a un 54% el cual si depende del número y monto de las recargas que se realicen.

En tal sentido resulta de vital importancia fortalecer las condiciones técnicas, operativas y de seguridad de cada uno de los Sistemas de Recaudo Centralizado SRC que componen los diferentes Sistemas de Transporte Público cofinanciados por la Nación.

Tomando como ejemplo la composición de la tarifa técnica de un Ente Gestor como el Sistema Transmilenio, la operación de recaudo representa el 9% del valor de la tarifa, lo que representa un valor aproximado de \$210 por viaje efectivamente realizado

AGENTE	%
Troncales	38%
Alimentación	10%
Recaudo	8%
TRANSMILENIO S.A.	5, %
Fiducia	0,02%

Fuente Transmilenio s.a.



Dentro de la participación de los diferentes agentes en los ingresos de los Sistemas de Transporte Integrados y/o Masivos la remuneración a la operación de recaudo



esta entre el 8% y 11%, por lo anterior resulta de vital importancia garantizar unas condiciones óptimas para la prestación del servicio en lo atinente a condiciones técnicas, operativas y de seguridad que se traduzcan en el fortalecimiento de la operación de cada uno de los sistemas de transporte público que operan en cada una de las ciudades del territorio nacional y a su vez se refleje en una adecuada prestación del servicio hacia los usuarios.

VI. POSIBLE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN.

El presente proyecto de Decreto “modificación decreto 1079 de 2015 para la sustitución de la subsección 3 de la sección 2 del capítulo 2 del título 1 de la parte 2 del libro 2 del decreto 1079 de 2015 único reglamentario del sector transporte” en relación con el sistema de recaudo centralizado facultado por la Ley 1955 de 2019 – Plan Nacional de Desarrollo en su artículo 117, no genera ningún tipo de impacto medioambiental o sobre el patrimonio cultural de la nación.

Elaboró: Pedro Ernesto Guaqueta – Carlos Lopez – Camilo Rodríguez Consultores UMUS.

Aprobó: Sandra Angel – Coordinadora Grupo UMUS

Vo.Bo: Maria del Pilar Uribe – Asesora Viceministerio de Transporte