



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

Bogotá D.C, 28 de noviembre de 2022

Doctor

GREGORIO ELJACH PACHECO

Secretario General

SENADO DE LA REPÚBLICA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Carrera 7 No 8-68, Edificio Nuevo del Congreso

Bogotá

Asunto: respuesta a la Proposición No. 99

Respetado Secretario Eljach y Honorables Senadores,

En atención a la Proposición No. 99 referente a *“las acciones y presupuesto destinado para cumplir con los compromisos climáticos del país, para que se logre avanzar con los retos de adaptación y mitigación del cambio climático tanto a nivel nacional como territorial de forma articulada, asimismo, identificar los avances del cumplimiento de la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a 2030 a 2050”*, presentada por las Honorables Senadoras Angélica Lozano Correa y Andrea Padilla, nos permitimos dar respuesta a las preguntas que son competencia de esta Cartera Ministerial de la siguiente manera:

1. Sírvase informar cuales son las metas existentes y proyectadas para 2022 y 2023 encaminadas a la transición energética en el transporte y la modernización del parque automotor de carga a nivel nacional.

De acuerdo con la información suministrada por el Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible del Ministerio de Transporte, se detalla que con el objetivo de lograr la transición energética en las diferentes clases vehiculares, segmentos y servicios, se ha venido avanzando en el desarrollo de estrategias con enfoque bajo en carbono y resilientes con el cambio climático, que habiliten la transición hacia tecnologías de cero y bajas emisiones, con el fin de cumplir con los objetivos y metas trazadas en los diferentes compromisos que se tienen a nivel tanto a nivel nacional como internacional.

Para vehículos eléctricos, el CONPES 3934 de 2018 *“Política de Crecimiento Verde”*, establece una meta de incorporación de 600.000 vehículos eléctricos a 2030. Dentro de estos vehículos se contemplan vehículos de transporte de carga liviana.

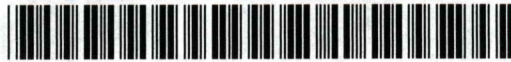
En cuanto a vehículos con celda de combustible de hidrógeno, la hoja de ruta del hidrógeno elaborado en el año 2021 por el Ministerio de Minas y Energía plantea la meta indicativa en el sector transporte se espera alcanzar a 2030 una flota entre 1.000 – 1.500 vehículos pesados de pila de combustible para transporte de pasajeros y carga, fomentando la adopción de esta tecnología por empresas de transporte de mercancías y pasajeros. Además, se prevé una importante participación del hidrógeno dentro de la flota de buses intermunicipales del país. Además, se plantea contar con una red de entre 50 y 100 estaciones de repostaje de hidrógeno (hidrogeneras) en el país a 2030.

Por otro lado, la Resolución 762 de 2022 del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, establece la obligatoriedad del cumplimiento del estándar de emisión Euro VI /EPA 2010 para vehículos importados, ensamblados o fabricados nuevos que entren a circular por el territorio nacional, especialmente para vehículos pesados que operan con diésel (encendido por compresión) y dedicados a gas combustible (GNL, GNCV, GLP), con



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

cumplimiento a partir del año 2023. Lo anterior, dando cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 4 de la Ley 1972 de 2019.

Con respecto al Programa de Modernización de Transporte de Carga reglamentado con la Resolución 5304 de 2019, hoy compilada en la Resolución 20223040045295 del 4 de agosto del 2022 del Ministerio de Transporte, para el periodo 2021-2022 la meta de desintegración de vehículos clase camión y tractocamión de más 10,5 toneladas de Peso Bruto Vehicular – PBV ascendía a 3010 vehículos. Con corte a 19 de noviembre de 2022, se ha logrado la desintegración de 2854 automotores y en el mismo periodo, han ingresado por reposición 2312 vehículos, con tecnologías más eficientes y menos contaminantes.

En cuando a la proyección para el año 2023, se tiene previsto desintegrar un total de 1690 vehículos de transporte de carga de Peso Bruto Vehicular - PBV superior a 10,5 toneladas.

Al respecto, es importante destacar que el Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga contribuye a la transición energética del sector, otorgando mayores incentivos de reconocimiento económico a los propietarios de vehículos que se postulan a la alternativa de reposición vehicular y opten por el ingreso de nuevos automotores con tecnologías de cero y bajas emisiones, como son eléctricos, híbridos y dedicados a gas natural.

De igual manera, el programa contempla las siguientes alternativas de postulación, a las cuáles pueden acceder los pequeños transportadores de vehículos de carga:

- I. Con reconocimiento económico
 - a) Reconocimiento del 100%- Desintegración sin fines de reposición
 - b) Reconocimiento del 70% o 60%- Desintegración con fines de reposición
 - c) Reconocimiento del 40%- Vehículos no operativos sin fines de reposición

- II. Sin reconocimiento económico
 - a) Reposición por desintegración física total sin reconocimiento
 - b) Reposición por pérdida o destrucción total
 - c) Reposición por hurto

2. ¿Por qué en las metas existentes y proyectadas para el transporte público hasta el 2035 en el párrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1964 del 2019 se establecen anualmente unos porcentajes de vehículos cero emisiones, pero no es claro si esos porcentajes son sobre el total de vehículos adquiridos hasta cada año o sobre los vehículos que se adquieran en cada vigencia?

Respecto a la información suministrada por la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible se informa que el párrafo 3 del artículo 8 de la Ley 1964 de 2019, establece que:

“Párrafo 3. Las ciudades que cuenten con Sistemas de Transporte Masivo deberán implementar políticas públicas y acciones tendientes a garantizar que un porcentaje de los vehículos utilizados para la operación de las flotas, sean eléctricos o de cero emisiones contaminantes cuando se pretenda aumentar la capacidad transportadora de los sistemas, cuando se requiera reemplazar un vehículo por destrucción total o parcial que imposibilite su utilización o reparación y cuando finalice su vida útil y requiera reemplazarse, de acuerdo con el siguiente cronograma:



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

- A partir de 2025, mínimo el diez (10) por ciento de los vehículos adquiridos.
- A partir de 2027, mínimo el veinte (20) por ciento de los vehículos adquiridos.
- A partir de 2029, mínimo el cuarenta (40) por ciento de los vehículos adquiridos.
- A partir de 2031, mínimo el sesenta (60) por ciento de los vehículos adquiridos.
- A partir de 2033, mínimo el ochenta (80) por ciento de los vehículos adquiridos.
- A partir de 2035, mínimo el cien (100) por ciento de los vehículos adquiridos.

De acuerdo a lo anterior y para dar respuesta a su pregunta, se informa que se refiere a los vehículos adquiridos a partir de la vigencia indicada en el párrafo en mención.

3. ¿Cuáles son los objetivos que se están estructurando en el marco del nuevo Plan Nacional de Desarrollo incluyendo proyecciones de inversiones públicas para la reducción de emisiones generadas por el sector de movilidad?

Según lo reportado por el Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible, esta Cartera Ministerial se encuentra en el proceso de planeación estratégica sectorial, que definirá la ruta de acción 2022 – 2026, la cual debe estar armonizada con las bases y el Plan Nacional de Desarrollo.

En este sentido, actualmente en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, se identifican ejes estratégicos asociados a la transformación productiva y acción climática que impulsan el ascenso tecnológico, la transición energética, la promoción de la movilidad activa sostenible y la reducción de emisiones en el sector transporte.

Por lo anterior, desde el Ministerio se están construyendo las proyecciones en cuanto inversiones las cuales deberán estar alineadas al cumplimiento de los objetivos y metas establecidas.

4. Sírvase informar cuáles son los avances, acciones y presupuesto diseñado para acreditar el cumplimiento en las metas de descarbonización a 2050 en los sistemas integrados de transporte masivo, transporte de carga masiva y movilidad sostenible

En atención a lo reportado por el Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible las acciones planteadas en la Estrategia Climática de largo plazo de Colombia – E2050, son apuestas que se plantean para lograr la carbono neutralidad para el año 2050. La apuesta que se refleja de manera directa en el sector transporte es la Apuesta 8, denominada: Movilidad e Infraestructura Sostenibles que da lugar a costos óptimos para la economía en todas sus transacciones físicas.

Cabe resaltar que según el Acta 11 de la Comisión Intersectorial de Cambio Climático, del 23 de diciembre de 2021, estas apuestas son indicativas y no vinculantes. Asimismo, no se cuenta con presupuesto asignado y por lo tanto se realizan acciones que aportan a las apuestas de la E2050 desde la gestión.

Las acciones que plantea esta Apuesta 8 están definidas como:

1. Sistema de transporte no dependiente de combustibles fósiles (mayoritariamente eléctrico), para asegurar la completa movilidad de los ciudadanos, así como de los bienes necesarios para el desarrollo económico.
2. Fomento al desarrollo y adopción de tecnologías de transporte de carga pesada y maquinaria amarilla a partir de energías limpias.



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

3. Transporte aéreo y aeropuertos con tecnologías que reduzcan el riesgo por cambio climático, el ruido y las emisiones GEI (en lo que corresponda a Colombia) desarrollándose con aumentos de productividad y mejora constante de precios
4. Pico de gasolina y diésel para el año 2040 y fin del ingreso de nuevos vehículos con motores movidos por esos combustibles
5. Desintegración de vehículos para reducir la circulación de equipos con tecnologías contaminantes
6. Red de vías primarias y secundarias actualizadas como vías inteligentes (Smart Roads) que reduzcan el riesgo climático, aumenten la seguridad vial y mejoren la eficiencia energética
7. Transporte marítimo y fluvial inteligente (Smart Rivers) integrado a la cadena de suministro intermodal y aumento de la integridad ecológica base del transporte fluvial adaptativo
8. Infraestructura vial resiliente al clima y gestión de paisajes multifuncionales para reducir la vulnerabilidad y riesgo del entorno relacionado con las vías terrestres, puertos y aeropuertos

Avances y Acciones

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, y en relación con la apuesta 1 se indican las acciones en ejecución sobre la transición de los Sistemas de Transporte a movilidad eléctrica con Asistencia Técnica No reembolsable:

- **REGLAMENTACION DEL FONDO DE PROMOCION DE ASCENSO TECNOLÓGICO - artículo 33 de la Ley 2169 de 2021 e insumos técnicos para la creación de la subcuenta de Taxis**

La descarbonización de la movilidad urbana en Colombia es uno de los pilares de la movilidad sostenible en la que está avanzando el gobierno del Presidente Gustavo Petro. Este es el Gobierno de la Vida, y nuestro compromiso es cuidarla desde todas las áreas, incluyendo, el transporte.

En este sentido, el Gobierno del Presidente Petro está comprometido con el propósito no sólo apoyar la transición energética de los sistemas de transporte del país y los vehículos de carga ligera menor a 10,5 toneladas, sino también los taxis.

Es por esto que el Ministerio de Transporte con el apoyo de recursos de cooperación no reembolsables del Banco Interamericano de Desarrollo se encuentra en el proceso de contratación de una consultoría con el fin de reglamentar el artículo 33 de la Ley 2169 de 2021, por medio del cual se crea el "*Fondo para la Promoción de Ascenso Tecnológico*" para las subcuentas de Sistemas de Transporte, y vehículos de carga liviana (con peso bruto vehicular inferior a 10.500 kilogramos) y volquetas.

Dentro del alcance de esta consultoría se incluyó la modernización del transporte público individual – taxis, hacia tecnologías eléctricas, de acuerdo con los compromisos del Ministerio de Transporte en los Conpes 3934 de 2018 "*Política de Crecimiento Verde*" y la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible, y las necesidades de dar cumplimiento a las metas de cambio climático y calidad del aire a las que se ha comprometido el país en el mediano y largo plazo.

La fecha de adjudicación se proyecta para los primeros días del mes de diciembre de 2022. Terminación de la Fase I (2,5 meses una vez iniciado el contrato) y Terminación Fase II (3 meses una vez terminada la Fase I). Duración total

4



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

del contrato es de 5,5 meses (junio 2023).

- **LANZAMIENTO DEL PROYECTO PROMOVIS DE COOPERACION DE LA GIZ**

En el marco de la Agenda de Cooperación Colombia Alemana, la Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit- GIZ hizo el lanzamiento e inicio del proyecto “Descarbonización de la Movilidad Urbana en Colombia (ProMOVIS – Promoción de la Movilidad Inclusiva y Sostenible)”. El proyecto busca contribuir a la implementación del Acuerdo de París sobre el cambio climático, así como apoyar los objetivos e iniciativas de acción climática nacionales.

El objetivo principal de ProMOVIS es mejorar las condiciones para la implementación de una movilidad urbana sostenible en Colombia. Su duración es de 3 años (hasta 2025) y cuenta con recursos de aproximadamente 4 millones de euros. La contraparte técnica principal del proyecto es el Ministerio de Transporte. El proyecto busca construir sobre los procesos que ya ha adelantado el Grupo de Transporte Sostenible de GIZ con el Ministerio de Transporte en cuatro componentes: i) marco nacional de referencia, ii) aplicación en ciudades, iii) educación y capacitación, y iv) mecanismos de coordinación.

El proyecto se enfocará en las siguientes áreas de trabajo:

- La construcción de Planes de Movilidad Sostenible.
- Proyectos de logística urbana y transporte de última milla.
- Gestión de la demanda.
- Digitalización de la movilidad.
- Desarrollo urbano orientado al transporte.
- Electromovilidad.
- Movilidad activa.
- Desarrollo sostenible del transporte público.

Es importante mencionar que el proyecto está iniciando y se encuentra en ejecución la identificación de brechas y el proceso de elaboración de cartas para enviar a las ciudades que han sido elegidas y que recibirán la asistencia técnica las cuales son: Cartagena, Palmira, Pereira, Tunja y como ciudad aprendiz Sincelejo, y Medellín como ciudad mentora.

- **CONTINUACION DE LA FASE II DEL PROYECTO TUMI E-BUS MISSION**

Participación de Colombia en la iniciativa TUMI (**Iniciativas de Transformación de la Movilidad Urbana, en inglés**

TUMI- Transformative Urban Mobility Initiative)- E-Bus Mission que apoya a 20 ciudades en el mundo para la inmersión profunda en su transición hacia el despliegue de buses eléctricos y asesora técnicamente a las ciudades para lograr la transición de flota convencional a eléctrica. Las ciudades seleccionadas en Colombia son Barranquilla y Valledupar y como ciudad mentora Bogotá siendo referente en la región en la implementación de flotas eléctricas.

Se encuentra en ejecución la Fase II que incluye la asistencia técnica para las ciudades de Barranquilla y Valledupar con el objetivo de trazar la hoja de ruta de implementación de vehículos eléctricos en estas ciudades.

- **CIFRAS DE BUSES ELECTRICOS EN OPERACION SISTEMAS DE TRANSPORTE A LA FECHA**



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

Actualmente Colombia es uno de los líderes a nivel regional en electromovilidad. Las cifras de penetración de buses eléctricos en los Sistemas Integrados de Transporte Masivo así lo muestran. En este momento, el país cuenta con 1.590 buses eléctricos: 1.485 en TransMilenio, en Bogotá; 69 en Metroplús, en Medellín, y 36 en el sistema MIO, de Cali.

5. Cuál es el estado de la actualización de la política tarifaria de los servicios de transporte de carga en los modos férreo y fluvial?

De acuerdo a la información reportada por la Oficina de Regulación Económica con relación a las tarifas en el transporte de carga en el modo férreo, se detalla que en la página web del Ministerio de Transporte se publicó el 21 de noviembre de 2022 el contenido del borrador del proyecto de ley “por medio de la cual se definen y establecen las condiciones para el desarrollo de infraestructura ferroviaria nacional, se regula la prestación del Servicio Público de Transporte Férreo y se dictan otras disposiciones”, con el fin de recibir opiniones, sugerencias o propuestas alternativas al proyecto de ley.

Este proyecto de ley tiene como objeto regular las actividades asociadas a la prestación del servicio público de transporte ferroviario, establecer las condiciones para el desarrollo de su infraestructura, su ordenamiento institucional, el régimen económico y los mecanismos de gestión y financiación de este modo de transporte, así como la definición de lineamientos que promuevan la intermodalidad.

Adicionalmente, en el texto del borrador del proyecto de ley ferroviaria se encuentra el título V que establece el RÉGIMEN ECONÓMICO Y TARIFARIO así:

“(…) ARTÍCULO 24. TARIFA POR USO DE INFRAESTRUCTURA. Para la fijación de la tasa por uso de infraestructura se observarán las siguientes reglas:

a. Para la determinación del valor de la tarifa por uso de infraestructura, el Ministerio de Transporte, hasta tanto la CRIT entre en funcionamiento, atenderá criterios asociados a los costos y demanda de la carga a movilizar por el corredor ferroviario a su cargo, entre otros, y será cobrada por la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria a través del gestor o administrador de la infraestructura. Este cobro se aplicará al operador público o privado del servicio de transporte ferroviario respectivo. Además, se tendrán en cuenta los criterios de equidad fiscal, solidaridad, igualdad y eficiencia en el servicio. Así mismo, deben considerar aspectos como el tiempo de uso de la infraestructura y zonas de servicio ferroviario y los costos de operación, considerando la complementariedad y rentabilidad frente a otros modos de transporte.

b. Su pago remunerará el uso de la infraestructura ferroviaria, y el control de tráfico del material rodante. Ningún gestor o administrador de la infraestructura ferroviaria podrá hacer cobros diferentes a la tarifa por estos conceptos.

c. Estas reglas deben interpretarse en concordancia con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 o en las normas que la modifiquen o sustituyan, complementen o deroguen.

d. En ningún caso los ingresos por concepto de tarifa por uso de infraestructura ferroviaria y por cobros por uso de la infraestructura de transporte ferroviario podrán destinarse por la entidades ejecutoras de la infraestructura ferroviaria, a modos diferentes de este tipo de transporte, ni a finalidades distintas a la estructuración, construcción, mantenimiento, operación y administración del transporte, infraestructura o zonas de servicio ferroviario que permita la intermodalidad del modo, o para el funcionamiento de la entidad ejecutora de la infraestructura ferroviaria y la Agencia Nacional de Seguridad Vial en lo que tiene que ver con el modo ferroviario, y nunca en una proporción mayor al 15% del recaudo, para este último propósito;



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

la distribución de este porcentaje se realizará de acuerdo a las disposiciones que emita el Ministerio de Transporte.

e. Con fundamento en los requerimientos de la Infraestructura Ferroviaria definidos por la Unidad de Planeación de Infraestructura de Transporte – UPIT y de los lineamientos de política vigentes que emita el Ministerio de Transporte, la entidad titular y la ejecutora de la Infraestructura Ferroviaria de la Red Férrea Nacional, priorizarán las diferentes intervenciones y actividades sobre las infraestructuras e instalaciones de servicio que administrarán, así como los recursos del Presupuesto General de la Nación asignados al sector transporte y previstos para esta finalidad.

De acuerdo con los lineamientos de esta Ley, la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, establecerá la metodología para la fijación de las tarifas por uso de infraestructura ferroviaria y el control de tráfico del material rodante, con base en la cual, los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria nacional cobrarán a los operadores públicos o privados del servicio ferroviario una tarifa por el uso de las infraestructuras a su cargo, de forma directa o por intermedio de los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria.

PARÁGRAFO. El cobro de la tarifa por uso de infraestructura se hará sin perjuicio de los cobros que podrán realizar los gestores o administradores de la infraestructura ferroviaria por conceptos diferentes a los acá indicados, como servicios conexos en los términos de la Ley 105 de 1993.

ARTÍCULO 25. REGIMEN TARIFARIO EN EL TRANSPORTE FÉRREO. Los operadores públicos o privados del servicio de transporte ferroviario tendrán libertad regulada en la fijación de la tarifa que cobrarán a los usuarios de los servicios de transporte férreo de carga y de pasajeros. Le corresponde a la Comisión de Regulación de Infraestructura y Transporte – CRIT, o quien haga sus veces, realizar la evaluación periódica del mercado de los servicios de transporte público ferroviario de carga y de pasajeros. Cuando de dicha evaluación o estudios de mercado, se identifique que resulta necesaria la intervención a través de la regulación de la tarifa, esta podrá hacerlo con la finalidad de generar condiciones de competencia y acceso efectivo a estos servicios por parte de los usuarios. En todo caso, la tarifa será vigilada de conformidad con lo establecido en la legislación vigente, especialmente para evitar abusos de posición dominante(...)“.

Ahora bien, con respecto al estado de la actualización de la política tarifaria de los servicios de transporte de carga en el modo fluvial, se debe puntualizar que, frente al transporte fluvial de carga, no hay tarifas reguladas, estas son determinadas por los transportadores en concertación con la autoridad fluvial, existiendo un solo valor para cada ruta y en cada sentido sin tener en cuenta los niveles de servicio de las condiciones y características de la vía fluvial. Nótese que el conjunto de actividades del transporte fluvial, resultan ser muy heterogéneas para el servicio que se debe prestar en el momento y lugar en el que se requiere, no suele ser el mismo para las diferentes regiones, ni uniformes, ni con tiempos similares por las circunstancias del relieve y condición hidrográfica.

El Transporte fluvial de carga entonces, se encuentra regularizado por la oferta y demanda, el cual cubre el transporte de carga entre las principales cuencas hidrográficas navegables del país, es por ello por lo que, la demanda final por el servicio de transporte fluvial de carga está caracterizada por una alta elasticidad respecto al precio y una baja elasticidad respecto al tiempo en el transporte.

Asimismo, el Decreto 2106 de 2019 establece lo siguiente:

“ARTÍCULO 114. Requisitos para zarpar embarcaciones de carga. El artículo 32 de la Ley 1242 de 2008 quedará así:

“ARTÍCULO 32. Requisitos para zarpar embarcaciones de carga. Ninguna embarcación de carga podrá salir



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

de puerto sin haber realizado el registro el zarpe en el Registro Nacional Fluvial RNF.

Para zarpar, toda embarcación de carga deberá portar de manera física o electrónica los siguientes documentos:

- 1. Patente de navegación, tanto para la unidad propulsora como para las demás embarcaciones que conformen el convoy.*
- 2. Licencias de los tripulantes relacionados en el rol de tripulación.*
- 3. Sobordo y conocimiento de embarque, expedido por la empresa de transporte fluvial o el propietario de la carga, en los cuales se indique el tipo de carga, la cantidad aproximada de la carga a transportar, y /o planilla de viaje donde se relacione la lista de pasajeros, tratándose de transporte de pasajeros o mixto.*
- 4. Diario de navegación para las embarcaciones mayores.*
- 5. Pólizas vigentes exigidas en los reglamentos tratándose de servicio público.*

PARÁGRAFO. *El incumplimiento de las obligaciones anteriores hará acreedora a la empresa de transporte público o al tripulante responsable de la embarcación, o quien haga sus veces, según se trate, de las sanciones establecidas en la Ley”.*

No obstante el propósito de la política establecida por el Gobierno Nacional a través del Plan de Acción del Ministerio de Transporte, es desarrollar el transporte fluvial e integrarlo con los otros modos de transporte, con el fin de conformar corredores de transporte intermodal y así mejorar la conectividad entre las diferentes regiones del país y vincular regiones aisladas con potencial agrícola e industrial a los centros de distribución y consumo, contribuyendo de esta manera al desarrollo económico del país a través de una reducción en los costos de transporte.

6. Sírvase describir detalladamente el contenido de la versión actualizada de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia (NDC) aprobada por la Comisión Intersectorial de Cambio Climático. Indique las metas y medidas en adaptación y mitigación establecida en este documento como responsabilidad de esta cartera y acompañe esta información con la justificación de la selección de dichas metas. Asimismo, sírvase describir cuál es el avance de las NDC a nivel nacional y territorial en lo compete a su Cartera Ministerial.

En un archivo PDF adjunto, se remiten las metas y medidas en adaptación y mitigación establecidas en la versión actualizada de la Contribución Determinada a Nivel Nacional de Colombia- NDC responsabilidad de esta Cartera Ministerial en cuanto a las medidas de Movilidad Eléctrica, Navegación basada en desempeño, Programa de Modernización, Río Magdalena, NAMA TanDEM, NAMA TOD y Corredor Férreo, de acuerdo a lo reportado por el Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible.

7. ¿Cuáles serán las acciones para evitar que se continúe la apertura de las carreteras en el bioma amazónico en detrimento de las áreas protegidas que trae como consecuencia el aumento de áreas deforestadas? Señale los controles puntuales para evitar la apertura de nuevas vías que afecten áreas protegidas.

De acuerdo con lo reportado por el Viceministerio de Infraestructura, se informa que desde el Gobierno nacional se formalizó la conformación de la Mesa Técnica Interinstitucional, en la que participa el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías, la Unidad Administrativa Especial de Aeronáutica Civil y la Unidad de Planificación de

8



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

la Infraestructura de Transporte por parte del Sector Transporte, entre otros, bajo el liderazgo del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, con el fin de generar recomendaciones para el manejo y gestión de la problemática de accesos terrestres y pistas aéreas ilegales, que han sido construidos sin instrumentos de manejo ambiental, en virtud del CONPES 4021. En ese sentido se han considerado las siguientes acciones:

- Mejorar la gobernanza de la infraestructura vial en los territorios, mediante el fortalecimiento de las capacidades de todos los actores de la región con el fin de concebir, estructurar y ejecutar proyectos carreteros ambientalmente sostenibles y resilientes al cambio climático.
- Mejorar la generación, el conocimiento y el uso de información de referencia sobre las figuras de ordenamiento territorial (Planes de Ordenamiento Territorial, la frontera agrícola y pecuaria, áreas protegidas, reservas forestales y corredores de conectividad ecológica) y su efectivo cumplimiento.
- Consolidar el Plan Amazónico de Transporte Intermodal Sostenible – PATIS, como instrumento de política pública que oriente las inversiones públicas, y la estructuración y ejecución de proyectos en esta región.
- Fortalecer a las Autoridades ambientales y otros actores institucionales para ejercer un efectivo control, que evite la construcción de vías en la región sin el instrumento de manejo ambiental exigido por la normativa vigente.
- Aplicar en instancias tempranas de la estructuración de proyectos la incorporación de los Lineamientos de Infraestructura verde vial – LIVV, elaborados de manera conjunta por el Ministerio de Transporte y Ambiente y Desarrollo Sostenible.

8. ¿Cuáles son los mecanismos financieros que implementará el Gobierno Nacional para viabilizar la transición energética en los sistemas masivos y estratégicos público del país?

Según lo informa la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio de Transporte, se está efectuando una propuesta de inclusión de algunos artículos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, que le están apuntando justamente a la transición energética, con el fin de cofinanciar flota con cero emisiones. De igual forma se está incluyendo en la propuesta, la posibilidad de dotar de instrumentos financieros y recursos a los sistemas de transporte público. Entre ellos, se han considerado los siguientes: utilizar un porcentaje de la contraprestación aeroportuaria, así como establecer un impuesto a vehículos contaminantes para conseguir fuentes que permitan asignarle recursos a los fondos de estabilización tarifaria (FET) del correspondiente municipio o distrito, para atender los requerimientos del sistema de transporte público del municipio o distrito.

En aquellos municipios o distritos en donde no se hubiese adoptado el impuesto a los vehículos contaminantes, o donde dicho impuesto se hubiese adoptado como una tarifa o un factor de ajuste inferior al máximo previsto se establecería un impuesto nacional a los vehículos contaminantes.

9. ¿Qué mecanismo podría implementar el Gobierno Nacional para mitigar el posible impacto de la devaluación en los costos de los sistemas masivos y estratégicos de transporte público?

Tal y como se ha mencionado anteriormente, la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible del Ministerio detalla que se están realizando propuestas para la inclusión de artículos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, que buscan impulsar la implementación de los sistemas Integrados y/o estratégicos de transporte público, buscando la mejora en la calidad del servicio. En este sentido, el Gobierno nacional más allá de apoyar de la construcción de la infraestructura de los sistemas, busca brindar herramientas para fortalecer sus instituciones y mejorar las coordinaciones con los operadores privados.



Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

El Ministerio de Transporte durante el primer semestre del presente año adelantó una consultoría con el objetivo de realizar la actualización de la metodología técnica de estimación de tarifas para los sistemas de transporte público colombiano y aportar los insumos técnicos y recomendaciones para la actualización de la Resolución 4350 de 1998 del Ministerio de Transporte. Esta resolución define la estructura de costos y la metodología para la elaboración de los estudios de costos que deben aplicar las autoridades municipales, distritales y metropolitanas para fijar las tarifas que cobran a los usuarios por la prestación del transporte público de pasajeros y/o mixto municipal, distrital o metropolitano.

En este sentido, la consultoría ha realizado una serie de recomendaciones que están siendo revisadas con el fin de actualizar la metodología de la estructura de costos de los sistemas del país y de esta manera contar con estructuras tarifarias acordes con las realidades financieras de los mismos.

Actualmente y con el apoyo y financiamiento del Banco Mundial se adelanta la Consultoría fuentes alternativas de financiación la cual tiene por objetivo brindar asesoramiento y recomendaciones al Ministerio de Transporte sobre consideraciones técnicas, legales y financieras para producir una metodología y una hoja de ruta procesable para la implementación, a nivel territorial, de cada una de las fuentes de financiamiento descritas en el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019, para la obtención de recursos destinados a reducir los déficits de los sistemas y así disminuir el impacto en la tarifa del servicio, frente a los posibles incrementos en la canasta de costos de los sistemas.

10 ¿Qué mecanismos podría implementar el Gobierno Nacional para mitigar el impacto de las variables macroeconómicas en los costos de los sistemas masivos y estratégicos de transporte público?

Desde el Ministerio de Transporte, se está efectuando una propuesta de inclusión de algunos artículos en el Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026, con propuestas de establecimiento de otras Fuentes de Financiación para los Sistemas de Transporte, adicionales a las ya contempladas en la Ley 1955 de 2019, con el objeto de contribuir a la sostenibilidad de los sistemas 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, las entidades territoriales deberán establecer recursos complementarios a los ingresos por recaudo de la tarifa al usuario, y serán canalizados a través de fondos de estabilización y subvención.

Estos fondos contribuirán a cubrir el diferencial entre la tarifa técnica y la tarifa al usuario, lo cual permite mitigar los eventuales impactos por efecto de la devaluación de la moneda en los costos de los sistemas de transporte.

11 ¿Cuál será la política de incentivos tributarios a las tecnologías de cero y bajas emisiones?

En materia de incentivos para tecnologías de cero y bajas emisiones ya se cuenta con varios avances los cuales nos permitimos mencionar a continuación, de acuerdo a lo informado por el Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible:

- Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica (ENME), formulada en 2019 por los Ministerios de Ambiente, Energía, Transporte, UPME y DNP a través de la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible (MITS). La ENME promueve, a través de lineamientos de política pública, los instrumentos regulatorios, económicos, técnicos y de ordenamiento territorial necesarios para la transición.
- Ley 1964 de 2019 que establece una serie de beneficios económicos para el uso de vehículos eléctricos, como:
 - El impuesto vehicular no podrá superar el 1% del valor comercial del vehículo.
 - Descuentos en la revisión técnico-mecánica y en el SOAT



MINISTERIO DE TRANSPORTE

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

- También habilita a las entidades territoriales a ofertar descuentos en el registro vehicular
- Establece metas relacionadas con la flota oficial, infraestructura de carga y sistemas de transporte masivo, en este último a partir de 2035 el 100% de los vehículos adquiridos deben ser eléctrico o cero emisiones
- Ley 2169 de 2021 de Acción climática. La cual dicta medidas mínimas para alcanzar la carbono-neutralidad. Esta Ley en su artículo 33, crea el Fondo para la promoción de ascenso tecnológico de los Sistemas de Transporte y del Parque automotor de carga con peso vehicular igual o menor a 10500 kilogramos de PBV y volquetas.
- Ley 2099 de 2021. Por medio de la cual se brindan incentivos para la dinamización del mercado energético. En donde el consumo de energía eléctrica destinado a la carga de vehículos eléctricos no estará sujetos a la contribución prevista en el artículo 47 de la Ley 143 de 1994.
- Ley 2128 de 2021. Por medio de la cual se promueve el abastecimiento, continuidad, confiabilidad y cobertura del gas combustible en el país” establece los siguientes incentivos para los vehículos dedicados a gas:
 - 1% impuesto sobre vehículo automotor
 - Descuento del SOAT del 10%
- Decreto 1476 de 2022, el cual busca definir los mecanismos, condiciones e incentivos para promover el desarrollo local, la innovación, investigación, producción, almacenamiento, transporte, distribución y uso del hidrógeno destinado a la prestación del servicio público de energía eléctrica, almacenamiento de energía, y descarbonización de sectores como transporte, gas, hidrocarburos, minería e industria.
- Decreto 2051 de 2019. Establece para vehículos eléctricos un gravamen arancelario del 0% para la importación y para vehículos con motor de funcionamiento exclusivo a gas natural un gravamen del 5% para la importación.
- Estatuto Tributario en su Artículo 468-1. El cual establece un 5% en IVA para los vehículos eléctricos.
- El Programa de Uso Racional y Eficiente de Energía – PROURE de la UPME. Resolución 40156 de 2022. Por medio del cual se puede acceder a la exclusión del pago del IVA para vehículos eléctricos.
- Resolución 20213040039485 del 7 de septiembre. Establece los lineamientos técnicos y un descuento del 30% en la revisión técnico-mecánica para vehículos eléctricos, de acuerdo con el artículo 4 de la Ley 1964 de 2019.
- Decreto 191 de 2021. Mediante el cual se identifican con logotipo y color, los parqueaderos preferenciales para vehículos eléctricos, de acuerdo con el artículo 7 de la Ley 1964 de 2019.
- Resolución 5304 de 2019. Resolución del Programa de Modernización del Parque Automotor de Carga, el cual da un incentivo adicional si los vehículos nuevos son de cero o bajas emisiones (eléctricos, híbridos o gas natural).
- Resolución 40177 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía. Mediante el cual se define energéticos de bajas y cero emisiones. se está avanzando en la resolución sobre definición de tecnologías de bajas y cero emisiones.
- Resolución 40405 de 2020 del Ministerio de Minas y Energía. Mediante la cual se reglamentó el parágrafo 5 del artículo 9 de la Ley 1964, con el objeto de establecer las condiciones técnicas para que las estaciones de recarga de combustible fósil, pueda ampliar la oferta a energía eléctrica para vehículos eléctricos.
- Resolución 40223 de 2021 del Ministerio de Minas y Energía. Por medio de la cual se establecen condiciones mínimas de estandarización y de mercado para la implementación de infraestructura de carga para vehículos eléctricos e híbridos enchufables.

En virtud de los anterior, en el año 2022 se formuló la Estrategia Nacional de Transporte Sostenible (ENTS), la cual



Para contestar cite:

Radicado MT No.: 20221081364271



28-11-2022

busca reducir las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, optimizar la eficiencia energética y modernizar el parque automotor, fluvial, marítimo y de material rodante del sector transporte, a través de la priorización del uso de tecnologías de cero y bajas emisiones con el fin de orientar el transporte hacia la carbono-neutralidad. Esta estrategia se desarrolló entre los Ministerios de Ambiente, Energía, Transporte, DNP y la UPME, en el marco de la Mesa Interinstitucional de Transporte Sostenible (MITS).

12. ¿Cuándo se actualizará la normativa referente a pesos de la flota y transporte público?

Es preciso indicar que, en la actualidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial se encuentra adelantando el Análisis de Impacto Normativo – AIN, con el fin de actualizar el reglamento técnico que se debe tener en cuenta para el diseño de los vehículos de transporte de pasajeros a nivel nacional. A su vez, el Ministerio de Transporte adelantará unas mesas de trabajo con todas las entidades relevantes en lo referente a los pesos brutos vehiculares, para técnicamente definir si es o no viable poder modificar los máximos contenidos actualmente en la normatividad. En ese orden de ideas, en dichas mesas de trabajo, se contará con la asistencia del Instituto Nacional de Vías -INVIAS, la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI, la Agencia Nacional de Seguridad Vial -ANSV y demás entidades del orden nacional que intervengan en las políticas de la infraestructura vial del país.

13. ¿Cómo se proveerá la participación de la industria nacional en la fabricación de flota cero emisiones en el país?

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 1437 de 2011, modificado por el artículo 1º de la Ley 1755 de 2015, se realizó traslado por competencia de esta pregunta, mediante el Oficio MT No. 20221081364091, al Ministerio de Comercio, Industria y Turismo, para que brinde una respuesta de fondo a su inquietud.

En los anteriores términos damos respuesta a su comunicación, no sin antes indicar que esta Cartera Ministerial está atenta a cualquier inquietud adicional que se genere.

Cordialmente,

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ
Ministro de Transporte

Revisó: Sandra Liliana Ángel- Coordinadora de la Unidad de Movilidad Urbana Sostenible
Carolina Palacio Montoya- Coordinadora Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible
Julián Soto- Coordinador Oficina de Regulación Económica
Sol Ángel Cala Acosta- Asesora Ministro de Transporte
Natalia Enríquez- Asesora Ministro de Transporte

Elaboró: Susana Milena Ricaurte Farfán- Grupo Unidad de Movilidad Urbana Sostenible
María José Puello Pertúz- Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible
Johana Paola Roa Melendez- Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible
Wilson Fernando Mendoza Téllez- Grupo de Asuntos Ambientales y Desarrollo Sostenible
Magda Buitrago – Asesora Viceministerio de Infraestructura
Proyectó: Maria Alejandra Onzaga- Oficina Enlace Congreso