

DG 20852

Bogotá D. C., 27 de abril de 2021

Doctora

ANGELA MARIA OROZCO GÓMEZ

Ministra de Transporte

MINISTERIO DE TRANSPORTE

Cl.24 No. 62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera

Bogotá

Asunto: Respuesta a su radicado en la Entidad bajo el No. 31126 del 2021

Respetada Señora Ministra Angela María,

En atención al oficio enviado a su Despacho por el Representante a la Cámara, doctor John Jairo Roldán Avendaño, y radicado en el INVIAS según el asunto, mediante el cual envían la Adición a la Proposición No. 097, nos permitimos dar repuesta en lo de nuestra competencia de la siguiente manera:

Pregunta No. 2:

“(...) Cuando se van a instalar casetas de peajes en sectores mayormente rurales, ¿el estado contempla el impacto del sobrecosto de los peajes en la comercialización de productos y en general en las afectaciones de los campesinos y del sector turismo como es el caso de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa? (...)”.

Respuesta:

Para el caso de las estaciones de peaje que se pretenda instalar en vías a cargo del Instituto Nacional de vías, los parámetros, criterios y aspectos técnicos que deben ser tenidos en cuenta para la instalación de estaciones de recaudo de peaje en el país, se encuentran contenidos en la circular No. 20181400303461 del 3 de agosto de 2018, emitida por el Ministerio de Transporte, a través de la cual se fijan lineamientos que deben ser atendidos para determinar la viabilidad técnica, operativa, económica, social y financiera y poder tramitar ante dicho Ministerio la solicitud de concepto vinculante de que trata el Decreto No. 087 de 2011, que permita la ubicación de dichas estaciones, requerimientos que contemplan:

1. Estudio socioeconómico asociado directamente a la comunidad relacionada ubicada en inmediaciones del área de influencia del proyecto y los usuarios de la infraestructura de transporte relacionados con esta. Dicho estudio incluye:
 - Análisis de capacidad de pago de los usuarios residentes en el área de influencia del proyecto.
 - Análisis del tráfico de corta, media y larga distancia.

DG 20852

- Análisis de impacto sobre los costos del transporte de servicio público de transporte de pasajeros y carga.

Como mínimo estudio debe contener:

- Caracterización Geográfica del Proyecto.
 - Concertación del proyecto y de las tarifas a cobrar con la comunidad.
2. Estudio de tránsito, el cual como mínimo deberá contemplar: aforos vehiculares, encuestas origen destino, registro de placas, series históricas, análisis de la información TPD, perfil de tránsito de la vía, distribución del tránsito por sentido, análisis de frecuencias, estimación y proyección de recaudos.
3. Componente Económico y Financiero – Viabilidad Financiera.

Se deberá presentar la siguiente información.

1. Estimación de las tarifas.
2. Desarrollo en Excel del cálculo de las tarifas
3. Estimación del recaudo, incluyendo cada categoría.

El estructurador deberá consignar en el estudio la siguiente información.

- a) Estimación de las tarifas: En este ítem se deben identificar las variables, parámetros y las fórmulas a tener en cuenta en la estimación de la tarifa de peaje y/o los peajes, para lo cual es necesario identificar el monto de las inversiones por recuperar en el tiempo estimado del proyecto, el ahorro en los costos de operación de los usuarios de la vía, la discriminación del tráfico por tipo de vehículos.
- b) Capex (costos de inversión) y Opex (costos de operación).
- c) Tarifa actual y resolución de peajes vigentes (no podrá establecer tarifas para cada categoría vehicular superiores a las aprobadas en peajes similares).
- d) Estimación de las Tarifas Diferenciales que es necesario acordar con las comunidades, usuarios y empresas de transporte, según el impacto que cause el cobro de éstas a los usuarios que residen y/o hacen tránsito permanente en la zona de influencia del proyecto.
- e) Estimación del recaudo proyectado durante la duración del proyecto de concesión, utilizando los diferentes modelos econométricos, estadísticos y/o matemáticos para cada categoría.
- f) Recaudo total en pesos constantes.

DG 20852

La viabilidad financiera debe concluir con una recomendación de la entidad, sobre la conveniencia del programa del peaje, número de estaciones requeridas, su instalación y las respectivas tarifas a cobrar.

4. Componente Técnico del Proyecto (Diseños geométricos, características generales del corredor existente).

Pregunta No. 3:

“(...) Cuando se va a construir una vía, se determina un valor tanto para construirla como para su operación y mantenimiento. ¿Luego de haber sido terminada la construcción, por qué se asigna el mismo valor sólo para pagar la operación y el mantenimiento de la vía? (...)”.

Respuesta:

Una vez se recibe de la ANI la infraestructura vial que ha estado concesionada, se continúa por parte del Instituto Nacional de Vías con el recaudo del peaje, acopiando así los recursos que demanda el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de las vías también revertidas, en los términos señalados en las disposiciones vigentes que regulan el cobro de peajes en vías que forman parte de la red vial a cargo de la Nación, que se fundamentan en el numeral 6,15 del Decreto 087 de 2011, que le otorga facultades al Ministerio de Transporte, para *“Establecer peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la Infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo”*, facultad que se complementa con lo previsto en el artículo 21 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”*, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, que establece lo siguiente:

“Artículo 21º.- Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuestos Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo (Negrilla y subrayado fuera de texto).

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

DG 20852

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

b. Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad (hoy Migración Colombia) y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio,

d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.

e. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo. - La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte”.

Adicional a ello, el artículo 22 de la misma Ley indicada con anterioridad, señala lo siguiente:

“Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50% para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia”.

Pregunta No. 4:

“(…) ¿Cuál es la distancia mínima entre peajes según las leyes actuales? ¿Se está respetando esa distancia en el caso de los peajes Niquia - Trapiche o Niquia - Cabildo? (…)”.

DG 20852

Respuesta:

En la legislación colombiana, no existe normatividad legal que regule la distancia mínima que debe existir entre una y otra estación de peaje, acorde con su ubicación geográfica ni con la cercanía a los municipios colindantes.

Pregunta No. 6:

“(…) ¿Existe una norma de regule que cuando se sobrepasa un determinado número de vehículos en la fila para el pago de peajes, se deba levantar la talanquera? ¿De existir la norma por qué no se cumple en los peajes Niquia, Trapiche y Cabildo si los usuarios denuncian tener trancones hasta de tres kilómetros en la vía de doble calzada? (…)”.

Respuesta:

En la legislación colombiana, no existe normatividad legal que regule que, si se sobrepasa un determinado número de vehículos en fila para el pago del peaje, se puedan levantar las talanqueras para permitir su paso sin pagar.

No obstante, lo anterior, para el caso de los contratos de concesión de recaudo de peaje en las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías, se prevé que, **si por causas imputables al contratista** se generan filas en los peajes, se aplicará lo siguiente:

“(…) El Concesionario implementará todas las medidas que se requieran para permitir un óptimo nivel de servicio a los usuarios de la Red Vial Nacional a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS en lo referente a las Estaciones de Peaje. Para tal fin deberá cumplir con las obligaciones que se prevén en el Contrato de Concesión, en los documentos que lo integran y de manera especial, con las que se señalan a continuación:

- a) *Para garantizar una eficiencia de atención al usuario, el Concesionario deberá permitir el tránsito de por lo menos trescientos (300) vehículos/hora/carril, sin que se presenten acumulaciones en un mismo carril de vehículos que detienen su marcha de manera simultánea, para pagar la Tasa de Peaje superiores a diez (10) vehículos para la categoría primera y de cinco (5) vehículos para las demás categorías. En el evento que el Concesionario no cumpla dicha obligación, el INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS - INVIAS y/o la Interventoría, levantará las barreras para el paso libre de los usuarios por la Estación de Peaje permitiendo el paso de vehículos sin pagar la Tasa de Peaje hasta que la situación se normalice y se vuelvan a tener filas de vehículos en la cantidad permitida. El pago de la Tasa de Peaje de los vehículos a los cuales se les permitió el paso sin pagar deberá ser cancelado por el Concesionario al INVIAS. (…)”.*

DG 20852

Pregunta No. 7:

“(…) ¿La sobretasa en la gasolina, los impuestos a los vehículos no son destinados a las vías? De ser así ¿por qué tienen que recurrir al recaudo de tarifas de peajes? (…)”

Respuesta:

Se precisa que el Instituto Nacional de Vías- INVIAS por concepto de sobretasa a la gasolina de acuerdo con la normatividad vigente no percibe ningún tipo de ingreso.

Tal como se indicó en la respuesta a la pregunta No. 3, el artículo 21 de la Ley No. 105 de 1993, establece lo siguiente:

*“Artículo 21º.- Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, **ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuestos Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo** (Negrilla y subrayado fuera de texto).*

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Adicionalmente en relación con la sobre tasa al ACPM que históricamente constituía un ingreso al presupuesto del INVIAS, cabe señalar que para la actual vigencia presupuestal este ingreso fué recortado y transferido a las entidades territoriales los que representa una disminución anual de cerca de \$350 mil millones en los ingreso del Instituto para la atención de los más de 11 mil kilómetros de red vial nacional no concesionada que tiene al cargo el Instituto para la que conforme a las funciones del decreto 2618 del noviembre 20 de 2013, le corresponde al INVIAS administrar integralmente para el 100% de la red vial los procesos de construcción, conservación, rehabilitación, operación, señalización, seguridad vial así como el programa de seguridad nacional en carreteras.



DG 20852

Es importante precisar que la presente respuesta se emite conforme a los términos establecidos en el artículo 62 Ley 4 de 1913 y la Ley 5 de 1992, igualmente esta entidad estará atenta a suministrar cualquier información adicional que se requiera y sea competencia de esta Entidad.

Cordial saludo,

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRÍA
Director General

C.C. INVIAS - DIRECCIÓN TÉCNICA

Proyectó: MIRYAM DIAZ PEÑA

Revisó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ
GERMAN PEÑA MATEUS
ADRIANA BERMUDEZ
PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ