



DG 29919

Bogotá D. C., 10 de junio de 2021

Honorable Representante

OSWALDO ARCOS

Presidente Comisión Sexta Cámara de Representantes

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

Cra.7 No-8-68 Edificio Nuevo del Congreso

comision.sexta@camara.gov.co

Bogotá

Asunto: Envío Concepto Proyecto de Ley 602 de 2021.

Respetado Presidente Arcos,

Nos permitimos enviar concepto sobre el Proyecto de Ley No. 602-2021 C “Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte”, relacionando las consideraciones de orden jurídico y técnico que se encuentran relevantes desde el ámbito de competencias del Instituto Nacional de Vías –INVIAS-1 así:

I. ANÁLISIS DE CONSTITUCIONALIDAD

Las leyes comunes u ordinarias, dentro de la tipología normativa prevista en el ordenamiento jurídico Colombiano resultan de trascendental importancia en el desarrollo del mismo, pues tienen como objetivo primordial implantar el Derecho nuevo a través de la expedición de cuerpos normativos generales e impersonales, de tal manera que la Constitución de 1991 consagra la Cláusula General de Competencia entendida como la facultad radicada en cabeza del Congreso de la República, por ser el órgano que tiene la potestad genérica de desarrollar la Constitución y expedir las reglas de Derecho que gobiernan las relaciones sociales.

Dicha potestad se consagra directamente de los artículos 114 y 150 del referido ordenamiento, los cuales le asignan expresamente al órgano legislativo la atribución genérica de “hacer las leyes”, esto es, la facultad de expedir el conjunto de normas jurídicas de contenido general, impersonal y abstracto que, con carácter imperativo y permanente, regulan y gobiernan la vida en sociedad de los habitantes del territorio nacional

La jurisprudencia constitucional ha destacado que el ejercicio de dicha actividad estatal por parte del órgano colegiado “encuentra un claro sustento en el carácter democrático, participativo y pluralista que identifica nuestro Estado Social de Derecho, el cual obliga a que sea el órgano de representación popular por excelencia quien, dentro de una dinámica constitucional preconcebida, detente la potestad

general de desarrollar normativamente la Carta Política mediante la expedición de leyes en sus distintas categorías: orgánicas, estatutarias, cuadro y ordinarias^{1[1]}

La misma Alta Corporación, al referirse al alcance de precitada cláusula general de competencia, resalta que con la misma se le reconoce al legislador un amplio margen de libertad de configuración normativa para desarrollar la Constitución, es decir, para determinar y establecer las reglas de Derecho que rigen el orden jurídico que no han sido fijadas directamente por la Carta Fundamental; potestad que se materializa no solo en la posibilidad discrecional del Congreso para expedir las leyes in genere, sino también para cambiarlas, adecuarlas y suprimirlas, teniendo en cuenta los requerimientos sociales, la conveniencia pública y la necesidad de adoptar las políticas públicas que en materia legislativa se deban implementar en beneficio de la colectividad^{2[2]}.

En síntesis, es el órgano en mención como representante de la Rama Legislativa del poder público, el que tiene a su cargo la función de crear o producir la ley, y en consecuencia está plenamente facultado para interpretarla, reformarla, derogarla, sustituirla, modificarla, adicionarla y, en general, cualquier otra acción que se derive de dicha facultad privativa siempre que la misma no resulte contraria a la Constitución, ni invada órbitas de competencia confiadas a otros institutos estatales.

Definida la noción de potestad legislativa en cabeza del Congreso, es oportuno señalar brevemente el trámite que debe surtir cualquier proyecto de ley presentado a consideración del órgano colegiado tendiente a obtener su aprobación y ulterior sanción y promulgación presidencial, observando entonces las etapas previstas en la Constitución y reglamentadas en la Ley 5ª de 1992.

De acuerdo con lo anterior, el proyecto en curso se encuentra ajustado a las normas antes referidas; ahora bien, en lo que respecta a algunos aspectos de índole técnico en los que el Instituto tiene injerencia por el alto impacto que este reviste dada su directa relación con la infraestructura de transporte a su cargo, a continuación se remiten las consideraciones a fin de que sean tenidas en cuenta por los Honorables Representantes a la Cámara dentro del estudio del proyecto de norma en cuestión.

II. RECOMENDACIONES TÉCNICAS AL TEXTO DE PROYECTO DE LEY

En lo que concierne al Instituto Nacional de Vías – INVIAS-, se encuentra pertinente hacer mención de los aspectos del proyecto de articulado en comentario que guardan relación directa con el sector Transporte, ya que como Entidad del orden nacional adscrita al Ministerio de Transporte, se trata de previsiones que impactarían aspectos propios del ejercicio de la función administrativa que le ha sido encomendada al Instituto conforme lo establecido en el artículo 1º del Decreto 2618 de 2013^{3[3]}.

^{1[1]} Corte Constitucional. Sentencia C-1648 de 2000.

^{2[2]} Corte Constitucional. Sentencia C-630 de 2011.

^{3[3]} Decreto 2618 de 2013. Artículo 1º. *Objeto del Instituto Nacional de Vías (Invias)*. El Instituto Nacional de Vías (Invias) tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no

DG 29919

A continuación, se señalan los antecedentes normativos aplicables a la fijación de tasas o tarifas de peaje sobre las estaciones existentes en la infraestructura de transporte no concesionada a cargo del Instituto, y en seguida se relacionan algunas recomendaciones de índole técnico respecto del articulado propuesto por los Honorables Representantes promotores del presente proyecto de ley.

Veamos,

Definición de tasas o tarifas de peajes

Sea lo primero indicar que actualmente la reglamentación frente a la definición del valor de las tasas o tarifas es expedida por el Ministerio de Transporte, en virtud de lo previsto en la Ley 105 de 1993^{4[4]}, que en su artículo 21 establece:

“(...) 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 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 peaje 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 valoración 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 señala lo siguiente:

concesionada de la Ley 105 de 1993. Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

^{4[4]} 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."

Instituto Nacional de Vías
EDIFICIO CENTRAL POINT, CALLE 25 G No.73 B -90
PISOS 4-5-6-Y-8.
PBX: 3770600
<http://www.invias.gov.co>



La movilidad
es de todos

Mintransporte

“Artículo 22. 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”.

Por lo tanto, es el Ministerio de Transporte el llamado a fijar las tarifas mediante un criterio de equidad fiscal, tarifa dentro de la cual se cobran conceptos como el uso de la vía, el daño que cada vehículo causa a la estructura del pavimento y la distancia que recorre la vía, entre otros. Así las cosas, para aplicar la equidad fiscal y teniendo en cuenta que la tasa de peaje es la retribución de los usuarios por el servicio recibido, en aras de garantizar la observancia de dicho principio presupuestario, la ley buscó una manera de fijar tarifas en proporción al servicio recibido y al daño causado.

De acuerdo con lo anterior, cabe señalar que las tarifas de peaje que rigen en las diferentes estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías, se establecen de conformidad con lo señalado en el artículo segundo de la Resolución No. 0000228 del 1º de febrero de 2013^{5[5]}, emitida por el Ministerio de Transporte, *“Por la cual se fijan las tarifas de peaje para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías - INVIAS y se dictan otras disposiciones”*, que determina la siguiente clasificación o tipología de estaciones con base en la cual se definen las tarifas correspondientes, que son homogéneas para las estaciones que se clasifiquen dentro de cada una de tales categorías:

1. Estaciones Tipo A Verde: Con una longitud menor o igual a cuarenta (40) kilómetros del sector de cobertura.
2. Estaciones Tipo B Azul: Con una longitud mayor a cuarenta (40) kilómetros y menor o igual a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura.
3. Estaciones Tipo C Rojo: Con una longitud mayor a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura.

Además de lo anterior, para el caso de estaciones de peaje que son entregadas a la Entidad por la ANI, producto de las reversiones a la terminación de los contratos de concesión, se conserva la estructura tarifaria con la cual se devuelven dichas estaciones, mientras se surte el proceso de selección de la nueva concesión y se entregan a la ANI para el desarrollo de los respectivos proyectos.

En consecuencia, los parámetros y criterios para determinar el incremento en las tarifas de peaje que aplican para **todas** las estaciones a cargo del INVÍAS, se encuentran contenidos en la precitada resolución; la cual establece en su artículo 20, modificado por la Resolución No. 0001859 del 2 de julio de 2014, lo siguiente:

“Las tarifas de peaje fijadas en el presente acto administrativo estarán vigentes en el año 2013 y para los años subsiguientes serán incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior. Igual

^{5[5]} Disponible en <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/4347-resolucion-228-de-2013-dic-18-de-2015>

vigencia e incremento se aplicará para los recursos que se destinan y ejecutan a través del Programa de Seguridad en Carreteras Nacionales, de que trata el artículo 19 de la presente resolución”.

Adicionalmente, 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 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^{6[6]}. Dentro de los requerimientos de la mencionada circular se encuentra el Componente Económico y Financiero – Viabilidad Financiera, donde el estructurador deberá consignar en el estudio la 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.

Definición de tarifas diferenciales

En la estructuración tarifaria de los peajes, igualmente se contempla la fijación de tarifas diferenciales, en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, conforme a los lineamientos para la justificación de la instalación de nuevas estaciones de peaje. En la realización de los estudios socioeconómicos y de tránsito para su definición se estudia el impacto que cause el cobro en la zona de influencia, considerando los peajes existentes y los nuevos que se proyecten instalar; siendo necesario adelantar la fase de concertación de dichas tarifas diferenciales en las cuales se establecen acuerdos con las comunidades de las áreas de influencia de los peajes a fin de determinar las tarifas de cobro especial.

Adicional a lo anterior el INVIAS, de acuerdo al conocimiento y análisis técnico, reuniones de socialización, concertación y acuerdos con usuarios y comunidades, llevados a cabo en virtud de sus competencias funcionales así como el estado de las vías, y revisado el impacto económico que puede tener el cobro de la tarifa en los habitantes de los municipios del área de influencia del peaje, determina y somete a concepto vinculante del Ministerio de Transporte la fijación de tarifas diferenciales, es así como actualmente se encuentran vigentes las Resoluciones 06523 del 4 de noviembre de 1997, 06396 del 28 de octubre de 1997, 2141 del 07 de julio de 1998, 0194 del 05 de febrero de 1999, 0196 de 05 de febrero de 1999, 03444 de 28 de noviembre de 2000, 08747 del 19 de octubre de 2001, 06111 de 16 de julio de 2001, 08078 del 2 de octubre de 2001, 08079 de 02 de octubre de 2001, 07409 de 27 de agosto de 2003, 07587 de 11 de septiembre de 2003, 074 de 21 de enero de 2004, 0518 de 10 de marzo de 2005, 05017 de 14 de noviembre de 2006, 06001 de 29 de diciembre de 2006 y 0534 de 15 de febrero

^{6[6]} Decreto 087 de 2011. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.

DG 29919

de 2008, mediante las cuales se fijaron las tarifas especiales para las estaciones de Peaje a cargo del INVIAS, tarifas que fueron actualizadas mediante la Resolución 090 de 2019 expedida por el INVIAS.

Ubicación actual de las estaciones de peaje a cargo de INVIAS

El Instituto Nacional de Vías tiene a su cargo 11.035 kilómetros de carreteras, y 45 estaciones de peaje que se encuentran distribuidas en promedio a razón de una (1) estación cada 245,22 kilómetros.

A continuación, se listan las que estarían dentro de una misma carretera y/o sobre la continuidad de la misma, susceptibles de efectuar el cálculo de la distancia existente entre una y otra, así:

- a) Carretera Santuario – Caño Alegre, Ruta 6005: Estaciones Puerto Triunfo y Cocorná. Distancia entre ellas 127 kilómetros.
- b) Carreteras Don Matías (Hoyo Rico) – Puerto Valdivia, Ruta 2511 y Puerto Valdivia – Cauca, Ruta 2512: Estaciones Los Llanos y Tarazá. Distancia entre ellas 122,3 kilómetros.
- c) Carretera Planeta Rica – La Ye, Ruta 2514: Estaciones Tarazá y Carimagua. Distancia entre ellas 154,89 kilómetros.
- d) Carreteras Pasto – Mojarras, Ruta 2502 y Mojarras – Popayán, Ruta 2503. Estaciones Cano y El Bordo. Distancia entre ellas 149,9 kilómetros.
- e) Carreteras Mojarras – Popayán, Ruta 2503 y Popayán – Cali, Ruta 2504. Estaciones El Bordo y Tunía. Distancia entre ellas 90,31 kilómetros.
- f) Carretera Cali – Buga, Ruta 2505: Estaciones Ciat (Cobra en sentido Buga – Cali) y Cerrito. Distancia entre ellas 29 kilómetros.
- g) Carretera Cali – Buga, Ruta 2505: Estaciones Estambul (cobra en sentido Cali – Buga) y Cerrito. Distancia entre ellas 40 kilómetros.
- h) Carretera Popayán – Cali, Ruta 2504. Estaciones Tunía y Villarrica. Distancia entre ellas 59 kilómetros.
- i) Carretera Río Ermitaño – La Lizama, Ruta 4511: Estaciones Zambito y Aguas Negras. Distancia entre ellas 73,79 kilómetros.
- j) Carretera La Lizama – San Alberto, Ruta 4513: Estaciones Aguas Negras y La Gómez. Distancia entre ellas 103,69 kilómetros.
- k) Carretera San Alberto – La Mata, Ruta 4514: Estaciones La Gómez y Morrison. Distancia entre ellas 91,67 kilómetros.
- l) Carretera La Mata – San Roque, Ruta 4515: Estaciones Morrison y Pailitas. Distancia entre ellas 89,92 kilómetros.
- m) Carretera San Roque – La Paz, Ruta 4901: Estaciones Pailitas y Rincón Hondo. Distancia entre ellas 76,7 kilómetros.
- n) Carretera San Roque – La Paz, Ruta 4901: Estaciones Rincón Hondo y San Diego. Distancia entre ellas 87,65 kilómetros.
- o) Carretera La Paz – Buenavista, Ruta 4902: Estaciones San Diego y San Juan. Distancia entre ellas 95,79 kilómetros.

DG 29919

- p) Carretera Zipaquirá – Ubaté, Ruta 45 A 04: Estaciones Casablanca y Saboyá. Distancia entre ellas 94,6 kilómetros.
- q) Carretera Ubaté – Puente Nacional, Ruta 45 A 05: Estaciones Saboyá y Oiba. Distancia entre ellas 85,84 kilómetros.
- r) Carretera Puente Nacional – San Gil, Ruta 45 A 06: Estaciones Oiba y Curití. Distancia entre ellas 74,12 kilómetros.
- s) Carretera San Gil - Bucaramanga, Ruta 45 A 07: Estaciones Curití y Los Curos. Distancia entre ellas 42,41 kilómetros.
- t) Carretera Bucaramanga – San Alberto, Ruta 45 A 08: Estaciones Los Curos y Río Blanco. Distancia entre ellas 90.72 kilómetros.
- u) Carretera Cali – Mediacanoa, Ruta 2301: Estaciones Cencar y Mediacanoa. Distancia entre ellas 40 kilómetros.
- v) Carretera Mediacanoa – La Virginia, Ruta 2302: Estaciones Mediacanoa y Río Frío. Distancia entre ellas 51,8 kilómetros.
- w) Carretera Mediacanoa – La Virginia, Ruta 2302: Estaciones Río Frío y Toro. Distancia entre ellas 70,7 kilómetros.

Las siguientes quince (15) estaciones de peaje, no tienen correlación directa una a otra con los demás peajes, por no encontrarse sobre la misma ruta o siguiendo la conectividad de las mismas: Sáchica, Arcabuco, Crucero, San Clemente, Platanal, Gamarra, Bicentenario, Daza (complemento de la estación Cano), La Parada, Túnel de la Línea – Quindío (cobro en sentido Armenia – Ibagué), Túnel de la Línea Tolima (cobro en sentido Ibagué – Armenia), Cerritos II, Loboguerrero, Rozo y Paso de la Torre.

Observaciones y razones de inconveniencia identificadas

Considerando el marco normativo especial que rige la fijación de tasas o tarifas de peajes aplicables a las estaciones actualmente a cargo del Instituto Nacional de Vías, a continuación, se remiten algunas consideraciones y el respectivo análisis por el cual desde el punto de vista técnico se encuentra algunas razones de inconveniencia en el proyecto normativo objeto del presente análisis, que ameritan el respetuoso pronunciamiento de la Entidad en los siguientes términos:

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.	Sin observación
ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El	Con respecto a la limitación de la distancia entre peajes, se hace necesario precisar que como bien

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Invias y de la ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.</p> <p>Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p>	<p>lo describe la Ley 105 de 1993 la destinación del recaudo no solo se invierte en las vías del área de influencia de la estación, sino que mínimo en un 50% debe destinarse a inversiones en la infraestructura vial del departamento, en consecuencia se estaría disminuyendo sustancialmente las fuentes de financiación para ser invertidas en vías locales y nacionales, así mismo disminuirían los aportes para el recurso del fondo de seguridad vial nacional y se afectarían los ingresos de recursos de los municipios, ya que estos perciben impuestos por la estación de peaje correspondiente a ICA; recursos que no pueden ser comparados con los costos de operación que requiere una estación de peaje.</p> <p>Así las cosas, se reducirían considerablemente los recursos destinados a la infraestructura vial que hoy en día no son suficientes para responder a las necesidades que en esta materia demanda el país.</p> <p>Actualmente, la instalación de una caseta de peaje no obedece a una distancia mínima entre una caseta y otra, sino que responde a la necesidad de inversión y mantenimiento en vías, que generen conectividad entre las regiones, teniendo en cuenta además aspectos económicos y sociales de la comunidad del área de influencia, todo lo cual es soportado en estudios técnicos y en el correspondiente concepto previo del Ministerio de Transporte.</p> <p>Considerando que debe existir coherencia entre el valor recaudado y la distancia de cobertura del peaje, la Ley 787 de 2002 establece la fijación del cobro de peajes, tarifas y tasas correspondientes al uso de la infraestructura nacional de transporte, teniendo en cuenta que los ingresos percibidos deben garantizar la operación y mantenimiento de</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
	<p>la infraestructura de transporte y deben cobrarse de acuerdo con la clasificación de categorías de vehículos, cuando señala que <i>“las tasas de peaje serán diferenciales, por tanto se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación”</i>, en consecuencia el incremento de la longitud cobertura de los peajes afectarían de manera directa el aumento del cobro de los peajes.</p> <p>Ante las grandes necesidades de la red vial del país y ante la insuficiencia de recursos para la construcción y mantenimiento, se ha generado un deterioro continuo que ha implicado, entre otros, altos costos de operación vehicular y aumento en los tiempos de viaje, por lo cual reducir los ingresos generados por el recaudo de peajes genera un menoscabo a las inversiones para el mejoramiento y construcción de las vías transitadas y las vías de los departamentos.</p> <p>Otro factor importante para tener en cuenta son las condiciones topográficas de los corredores viales y su paso en sectores con condiciones geográficas extremas y abruptas, estas condiciones aumentan la inversión de recursos para construcción, mantenimiento y operación de un kilómetro de vía, por lo cual es razonable que cada proyecto vial y sus tarifas de peajes sean diferentes a nivel nacional debido a la particularidad de sus condiciones.</p> <p>En Colombia, el rezago de la infraestructura vial es generalizado y especialmente en las carreteras, teniendo en cuenta que existe una brecha amplia entre las vías pavimentadas y las no pavimentadas, el bajo nivel de dotación de infraestructura encuentra su explicación en los</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
	<p>bajos niveles de inversión tanto pública como privada y por factores institucionales las inversiones no han sido suficientemente estimuladas para su crecimiento y esto se suma a un contexto geográfico complejo con eventos de variabilidad climática que aumentan las necesidades de inversión; por esto la importancia de ver el cobro de la tasa o tarifa de peaje como una contraprestación por el uso de la infraestructura vial en pro del crecimiento económico nacional y no como una medida fiscal del Estado.</p> <p>Las mejoras en vías de transporte proporcionan mejores condiciones para el desarrollo económico al reducir los costos de transporte. Los menores costos de transporte benefician indirectamente a consumidores y productores a través de precios totales más bajos para los bienes y servicios transados. Estos beneficios se traducen en efectos positivos sobre el ingreso de la población beneficiada y en un aumento de su nivel de vida.</p> <p>Los peajes para su viabilidad e implementación requieren de un análisis detallado de los factores técnicos, operativos, económicos, sociales y financieros de la zona de influencia, así como la evaluación de los impactos y externalidades que puedan generar su implementación o las posibles afectaciones a la operación de otros proyectos viales.</p> <p>A través del recaudo de la tasa de peaje, el INVIAS, dota a la Nación de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, permitiendo invertir en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a su cargo</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
	y a las áreas de influencia.
<p>ARTÍCULO 3. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 21. 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, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. 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.</p> <p>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.”</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p> <p>b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios</p>	<p>Respecto al literal d) del presente artículo, se observa que el concepto de “uso efectivo de la vía” correspondería al hecho de efectuar el cobro únicamente sobre la porción de vía que va a ser transitada y no sobre toda la vía sobre la que el Estado supervisa y garantiza el mantenimiento de la infraestructura vial, lo cual implicaría el no cobro de la tarifa plena; pero al respecto debe tenerse en cuenta la aplicación de dicho modelo implica contar con un sistema de vías cerradas para poder aplicar este aspecto, el cual no existe en Colombia.</p> <p>A este respecto, se reitera que el concepto de tarifa diferencial ya está regulado en nuestro país y es precisamente el que se establece en la Ley 105 de 1993, que dispone que las tarifas deben ser diferenciales en función de las distancias recorridas.</p> <p>Por otro lado, respecto a la reducción de la tarifa una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación. Frente a este punto se dispone que una vez revertida la infraestructura vial, se realizará un estudio de la composición de la tarifa de peaje en forma tal que garantice la adecuada operación y mantenimiento de la vía que se encuentra sujeta al cobro del peaje y el desarrollo de obras de infraestructura que se requiera para llevar los niveles de capacidad y de servicio adecuados y como consecuencia de ello, se podrá definir si el esquema tarifario es suficiente para cubrir dichos costos, los exceden o resultan estar por debajo de las inversiones que se requieren para la inversión de rehabilitación, conservación y mantenimiento de la vía, además de las obras relacionadas con seguridad vial como es la señalización, e igualmente para cubrir los</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>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 y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;</p> <p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p>	<p>costos de la operación del peaje como tal y el pago de cada uno de los servicios asociados a la operación de la vía.</p> <p>Es necesario aclarar que el Instituto Nacional de Vías, celebra contratos de Gestión Vial Integral en diferentes tramos, los cuales se encargan del programa de mantenimiento rutinario de la vía, programa en el que se realizan labores para garantizar la atención permanente y adecuada de todas y cada una de las labores del mantenimiento y de la conservación rutinaria de la red vial nacional, en actividades como: 1) Bacheo, parcheos técnicos y sello de fisuras en carreteras pavimentadas y bacheo en carreteras destapadas. 2) Limpieza de bermas, cunetas, zanjas de coronación, encoles, descoles, canales obras de arte, puentes, lechos de ríos, cursos de agua, barandas, la calzada, señales, mojones y defensas metálicas. 3) Despeje de derrumbes. 4) Rocería y desmonte manual. 5) Poda, corte y retiro de árboles. 6) Empradización manual con semillas y/o cespedones. 8) Jardinería.</p> <p>Además, se garantiza la oportuna atención de las emergencias menores, la referenciación de las carreteras, el inventario de las obras ejecutadas que permite conocer el valor del patrimonio vial nacional, la cuantificación y valoración de necesidades que permiten hacer un presupuesto acertado y conocer el estado de las vías. Así mismo, en algunos corredores se contempla entre otras actividades los Servicios al Usuario de atención de accidentes, primeros auxilios a personas y/o servicios médicos de emergencia, y auxilio mecánico básico a vehículos.</p> <p>Por lo tanto, no hay razón de ser que justifique que la tarifa del peaje deba sufrir una reducción</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>PARÁGRAFO 1o. 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.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARÁGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>cuando finalice el término de la concesión o de la Asociación Pública Privada – APP, pues el cobro de peajes es una facultad que la misma ley otorgó a la Nación, la cual está facultada para establecer, recaudar y mantener en operación los peajes, sin que ello necesariamente implique la existencia de un contrato de concesión pues el hecho de que este termine, no implica la extinción de los derechos y obligaciones de la entidad que administra la vía en cuestión, la cual no se limita solo al mantenimiento de la vía en general.</p> <p>Nuevamente se reitera que es a través del recaudo de la tasa de peaje como el INVIAS, dota a la Nación de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, permitiendo invertir en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a su cargo y a las áreas de influencia.</p>
<p>ARTÍCULO 4. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos</p>	<p>Frente al artículo 4 del presente proyecto de ley que propone modificar el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, se avizora que lo pretendido es que no quede a potestad de las partes la fórmula de recuperación de la inversión, sino que ésta se haga con base en los principios contemplados en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y a su vez ajustada a lo dispuesto en la reglamentación marco que se pretende crear; lo cual desconoce de manera directa el Principio de la Autonomía de la Voluntad de las partes propio de los negocios jurídicos que debe celebrar el Estado para la plena</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y ajustarse a la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la entidad quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales, de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo <u>81</u> de la Ley</p>	<p>consecución de los fines esenciales que constitucionalmente le han sido encomendados, a través de la contratación estatal, conforme lo señalado en los artículos 32 y 40 de la Ley 80 de 1993. En consecuencia, con esta propuesta normativa las partes mismas quedarían sujetas a lo dispuesto en la reglamentación marco sin oportunidad alguna de someter a su consideración la forma de recuperar la inversión, lo que implicaría entonces una limitación al acuerdo de voluntades que es precisamente uno de los elementos esenciales dentro de cualquier negocio jurídico.</p> <p>Adicionalmente, se observa que en el artículo 4 del proyecto de ley se elimina el párrafo 3 dispuesto en el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, sobre este punto es necesario tener en cuenta que la remuneración pactada obedece como primera medida al tipo de Contrato realizado, teniendo en cuenta las necesidades y las condiciones contractuales, por lo cual el porcentaje de remuneración obedece al análisis financiero y de costos (modelo financiero) que da como resultado el porcentaje que ofrecen los contratistas en la propuesta económica durante el proceso de selección de cada uno de los contratos suscritos, porcentajes que no deben ser inferiores ni superiores a los techos establecidos por el INVIAS, en el marco del proceso, situación por la cual al omitirse este aspecto mediante la eliminación del párrafo en mención, se reitera lo atrás dicho en el sentido de que se limitaría la forma de modelo económico del contrato bajo el esquema de concesión lo que implicaría además una desmotivación de inversión por medio de esta modalidad, situación que contraviene los esfuerzos efectuados por el Gobierno Nacional sobre el tema de mejoramiento de infraestructura</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo <u>44</u> y el inciso 2o. del artículo <u>45</u> de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.”</p>	<p>vial.</p>
<p>ARTÍCULO 5. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 33. Garantías de ingreso. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen; o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.”</p>	<p>Sin observación</p>
<p>ARTÍCULO 6. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 3o. Ámbito de aplicación. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y</p>	<p>Mediante la modificación que se pretende realizar al artículo 3 de la ley 1508 de 2012 a través del artículo 6 del proyecto de ley en cuestión, se observa que para la retribución no solo deberán ser tenidas en cuenta las condiciones pactadas en el contrato, así como su duración, sino que además se dispone la reglamentación marco como un elemento adicional sobre este asunto. Sin embargo, la modificación a dicha disposición se considera contraria a la ley en tanto se tiene en cuenta que según el artículo 2 del presente proyecto de ley, la reglamentación marco que se</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley <u>80</u> de 1993 y la Ley <u>1150</u> de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>PARÁGRAFO 1o. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público-Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p>	<p>pretende realizar es en relación a la estructuración de una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, situación que si se analiza sólo opera para lo relacionado con los peajes y la infraestructura vial, lo que conlleva a desconocer que los contratos de concesión mediante la modalidad de APP no sólo se celebran para temas de infraestructura vial, por el contrario, la ley 1508 de 2012 dispone en los incisos 1 y 2 del presente artículo que <i>es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</i></p> <p>Lo anterior, conlleva entonces a que no todos los contratos celebrados por las entidades estatales mediante este esquema de contratación deban tener en cuenta dicha reglamentación, desconociendo a su vez que, si bien la presente ley es de carácter especial, no va encaminada sólo a regular los temas de transporte y en específico de infraestructura vial, sino todo lo que comprenda infraestructura.</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
<p>PARÁGRAFO 3o. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p>	
<p>ARTÍCULO 7. Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p>	<p>En lo que atañe a la creación del artículo 7 mediante el cual se dispone "Prohibición de peajes internos. Los Municipios o Distritos no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación", en principio se debe advertir que el presente apartado contradice el artículo 4 del proyecto de ley planteado, toda vez que en la primera parte del inciso segundo del artículo 30 de la ley 105 de 1993, se dispone que "<i>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización</i>", por lo cual al establecer la prohibición a los municipios mediante el presente artículo se opone al artículo que le precede, demostrando con ello una clara contradicción dentro del mismo proyecto de ley.</p> <p>Por otra parte, se debe indicar que la norma va en contravía legal en el sentido que de acuerdo con la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial (Ley 1454 de 2011) no se estaría dando cumplimiento a uno de los principios consagrados en el artículo 3 de la citada ley, el cual está dispuesto en el</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
	<p>numeral 15. Equidad social y equilibrio territorial. <i>La ley de ordenamiento territorial reconoce los desequilibrios en el desarrollo económico, social y ambiental que existen entre diferentes regiones geográficas de nuestro país y buscará crear instrumentos para superar dichos desequilibrios. Por ello la Nación y las entidades territoriales propiciarán el acceso equitativo de todos los habitantes del territorio colombiano a las oportunidades y beneficios del desarrollo, buscando reducir los desequilibrios enunciados. Así mismo, los procesos de ordenamiento procurarán el desarrollo equilibrado de las diferentes formas de división territorial. Esto en el sentido de que se están excluyendo a los municipios pero no a los Departamentos de la facultad de establecer peajes internos, lo que implica entonces a que haya un desequilibrio económico pues con ello sólo se estaría favoreciendo a los órganos del nivel departamental que si bien tienen la misión de distribuir los recursos entre cada uno de sus municipios, esta distribución no sería en igual medida, lo que implica a su vez que disminuyan los niveles de competitividad por parte de los municipios.</i></p>
<p>ARTÍCULO 8. Reducción del incremento tarifario en los peajes. Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</p>	<p>En lo que respecta al artículo 8 “Reducción del incremento tarifario en los peajes. <i>Durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un (1) año más, se reducirá al IPC decretado por el DANE para el 2020, el incremento en las tarifas de los peajes en todo el territorio nacional.</i>” Vale precisar que en lo que al Instituto Nacional de Vías compete, las actualizaciones de tarifas anuales, se han realizado conforme a lo regulado en el Artículo 20 de la Resolución 228 de 2013 modificada por la</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
	<p>Resolución 1859 de 2014 expedidas por el Ministerio de Transporte, la cual determina: <i>“Las tarifas de peaje fijadas (...) para los años subsiguientes serán incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior”</i>. En este sentido para la vigencia 2021, mediante la circular 001 de 2021 el INVIAS publicó las tarifas actualizadas, las cuales tuvieron un incremento del 1.61% conforme al IPC publicado por el DANE.</p> <p>Adicionalmente, debe tenerse en cuenta que esta medida podría afectar a aquellos contratos que fueron celebrados con anterioridad a la ocurrencia de la pandemia y en consecuencia, la declaratoria de emergencia sanitaria, por lo cual si bien esa circunstancia debe ser tomada como un hecho de fuerza mayor, no puede perderse de vista que los contratistas deben incurrir en otros gastos de mantenimiento y operación adicional al de las estaciones de peaje y pesaje, por lo cual el mantener las tarifas durante el presente año y 1 año más con el IPC del año 2020, podría afectar el modelo económico de los contratistas, teniendo en cuenta que muchos de los bienes o servicios a los cuales deben acceder continuarían con el incremento del IPC del año anterior, situación por la cual no existiría un equilibrio económico y podría implicar posteriores reclamos por parte de los contratistas en contra de la entidad.</p>
<p>ARTÍCULO 9. Informe al Congreso. En el informe anual al Congreso de la República que debe rendir el Ministerio de Transporte, se deberá incluir un acápite que presente la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de casetas en operación, la entidad a cargo y la</p>	<p>Sin observación</p>

Texto Proyecto de Ley	Consideraciones del INVIAS
distribución geográfica de estas.	
ARTÍCULO 10. Vigencia. La presente ley rige a partir de su promulgación.	Sin observación

III. CONCLUSIÓN:

Desde el punto de vista legal, se considera que el proyecto de ley analizado acata las previsiones constitucionales en materia del principio de legalidad imperante el Colombia como Estado Social de Derecho, consagrados en los artículos 150 (numerales 1, 2 y 3), y se encuentra surtiendo las etapas obligatorias para su debate previstas en la Ley 5ª de 1992; no obstante desde la óptica técnica del INVIAS, respetuosamente se someten a consideración de los Honorables Congresistas las observaciones y el análisis de inconveniencia de los apartes señalados en el análisis del presente proyecto de ley, habida consideración que a pesar de que el Instituto por expresa previsión legal y reglamentaria realiza el cobro de la tarifa que por virtud de la propia Ley 105 de 1991, en su artículo 21 le confiere, es una realidad que dichos emolumentos no resultan suficientes, para atender como sería óptimo toda la red vial carretera del país que se encuentra a su cargo, además del hecho de que dicho cobro no genera en forma alguna excedentes y solo garantiza en términos generales el mantenimiento y rehabilitación de los tramos viales que lo van requiriendo de acuerdo a la demanda y necesidades de los sectores específicos, pero no permite realizar la proyección para la construcción de nueva infraestructura con la celeridad y dimensiones que serían las ideales para una cobertura de conectividad total a lo largo y ancho del país.

Por tal motivo, respetuosamente se sugiere desde el Instituto que se exploren alternativas de financiación que no afecten la situación de mantenimiento de la red vial no concesionada cargo del INVIAS y que la misma corresponde a cerca del 70% de la red vial nacional en la que adicionalmente, se tienen más de 3 mil puentes a cargo de lo largo de la red vial no concesionada, cerca de 1.300 sitios de condiciones especiales de vulnerabilidad a emergencias, el sistema ITS de monitoreo en ejecución, el cual se complementa con el programa de seguridad en las carreteras nacionales que garantiza la presencia de las fuerzas en todo el país, así como cerca de 3.400 microempresarios con los que se garantiza el mantenimiento rutinario y atención de eventualidades menores en la red vial nacional no concesionadas y son una fuente de ingreso para las poblaciones aledañas a los corredores viales del INVIAS.

Finalmente, respetuosamente se precisa que el recaudo de los peajes es un ingreso que ha representado en el histórico de los últimos años entre el 39 – 46% del presupuesto del Instituto, cifras que evidencian que los recursos de peaje son una de las principales fuentes para la conectividad y competitividad de la red vial no concesionada; para lo cual deben procurarse cambios normativos que



DG 29919

se orienten de manera específica y coordinada a la recuperación de la infraestructura de transporte del país, sin desmedro de las actuales fuentes de financiación con las que cuenta el Instituto para el cumplimiento de las obligaciones que por ley le han sido confiadas respecto de la construcción, operación, mantenimiento y rehabilitación de la Red Vial Nacional a su cargo.

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.

Cordialmente,

JUAN ESTEBAN GIL CHAVARRIA

Director General

C.C. Ministra de Transporte - Angela María Orozco Gómez - Cl.24 No. 62-49 Centro Comercial Gran Estación II- Costado Esfera
INVIAS - OFICINA ASESORA JURÍDICA
INVIAS - DIRECCIÓN TÉCNICA

Proyectó: VICTORIA ELENA GOMEZ GOMEZ

Revisó: GERMAN PEÑA MATEUS
ADRIANA BERMUDEZ
PAOLA CONSTANZA ROMERO MARTINEZ

Notas al pie:

[1] Corte Constitucional. Sentencia C-1648 de 2000.

[2] Corte Constitucional. Sentencia C-630 de 2011.

[3] Decreto 2618 de 2013. Artículo 1°. *Objeto del Instituto Nacional de Vías (Invias)*. El Instituto Nacional de Vías (Invias) tendrá como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Ley 105 de 1993. Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte.

[4] 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."

[5] Disponible en <https://www.invias.gov.co/index.php/normativa/4347-resolucion-228-de-2013-dic-18-de-2015>

[6] Decreto 087 de 2011. Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias.

Instituto Nacional de Vías
EDIFICIO CENTRAL POINT, CALLE 25 G No.73 B -90
PISOS 4-5-6-Y-8.
PBX: 3770600
<http://www.invias.gov.co>

