

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

En cumplimiento del Decreto 1081 de 2015 artículo 2.1.2.1.14. Publicidad e informe de observaciones y respuestas de los proyectos específicos de regulación expedidos con firma del presidente de la República

Datos básicos

Nombre de la entidad		MINISTERIO DE TRANSPORTE, AGENCIA NACIONAL DE INFRAESTRUCTURA, INSTITUTO NACIONAL DE VÍAS INVIAS			
Responsable del proceso		Jefe Oficina Jurídica del Ministerio de Transporte, Presidente Agencia Nacional de Infraestructura, Director General Instituto Nacional de Vías Inviatas			
Nombre del proyecto de regulación		Por medio del cual se ordena no incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.			
Objetivo del proyecto de regulación		No incrementar las tarifas de peaje a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, durante la vigencia del referido decreto			
Fecha de publicación del informe		15/01/2023			
		Descripción de la consulta			
Tiempo total de duración de la consulta:		2 días			
Fecha de inicio		13 de enero de 2023			
Fecha de finalización		14 de enero de 2023			
Enlace donde estuvo la consulta pública		https://consultapublica.gov.co/publicaciones/79187/proyecto-actos-administrativos-4			
Canales o medios disponibles para la difusión del proyecto		PÁGINA WEB OFICIAL DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE: www.minttransporte.gov.co			
Canales o medios disponibles para la recepción de comentarios		fc@minttransporte.gov.co			
		Resultados de la consulta			
Número de Total de participantes		3			
Número total de comentarios recibidos		25			
Número de comentarios aceptados		1		%	
Número de comentarios no aceptados		24		96.0%	
Número total de artículos del proyecto		4		%	
Número total de artículos del proyecto con comentarios		3		75%	
Número total de artículos del proyecto modificados		0		0%	
		Consolidado de observaciones y respuestas			
No.	Fecha de recepción	Remitente	Observación recibida	Estado	Consideración desde entidad
			<p>Suprimimos hacer referencia expresa dentro del fundamento jurídico que motiva este decreto a los artículos 6.14 y 6.15 del Decreto 87 de 2011 "por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias". Dichos artículos establecen dentro de las funciones del Despacho del Ministro de Transporte las siguientes: "6.14. Emitir, en su calidad de máxima autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios. 6.15. Establecer los peajes, tarifas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los medios de transporte, excepto el aéreo". Específicamente, el artículo 6.14 del Decreto establece que debe existir un concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación. De este modo, el borrador de Decreto debe hacer referencia a dicho concepto vinculante previo que justifique la necesidad de mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023. De otro lado, igualmente suprimimos incluir considerandos que justifiquen la razón por la que el Ministerio de Hacienda está firmando este Decreto, incluyendo por ejemplo referencia a normas presupuestales y a las que pueda acudir para pagar las correspondientes compensaciones a los concesionarios por el aumento derivado de la no actualización de las tarifas de peaje en el 2023.</p>	NO ACEPTADA	<p>El texto definitivo hará referencia al numeral 11 del artículo 89 de la CP, al artículo 56 de la Ley 489 de 1998 y al artículo 2, literal b de la Ley 105 de 1993, en atención a que el propósito del Decreto es el de suspender de manera transitoria el incremento de tarifas que está previsto tanto en los contratos de concesión como en los respectivos actos administrativos que expidió el Ministerio de Transporte, medida temporal que no conlleva modificaciones o cambios en el esquema tarifario que rige para cada contrato, y por tanto no resulta necesario hacer referencia a las normas que se incluyeron en la observación.</p>
			<p>Es importante hacer referencia dentro de los considerandos a la forma en la que se ha regulado la actualización de las tarifas de peajes en los distintos contratos de concesión, esto es, a través de resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte para cada una de las distintas estaciones de peaje que tienen a su cargo el INVIVIAS y la ANI. De hecho, algunas resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte se refieren a los respectivos contratos de concesión en cuanto a la forma y la modalidad de actualización de las correspondientes estaciones de peaje (ej. usando la variación del IPC expresada en Pesos corrientes del año correspondiente).</p> <p>De este modo, para mayor claridad, el Decreto debe hacer referencia a dichas resoluciones, a la temporalidad de la medida adoptada por el Decreto y a la forma en que se regulará actualizando las tarifas desde el 1 de enero de 2024 con base en las resoluciones actualmente existentes. Todo lo anterior para evitar discusiones sobre los efectos que este Decreto tendrá sobre dichas resoluciones (ej. si se genera el decremento de los respectivos actos administrativos).</p>	NO ACEPTADA	<p>El Decreto indica no efectuar incremento alguno de las tarifas de peaje durante su vigencia, que inicia en la fecha de su expedición.</p> <p>No se considera necesario hacer referencia a todas y cada una de las resoluciones que rigen para las concesiones de la Agencia, pues la medida que se implementa es la de suspensión del incremento sin modificar el esquema tarifario previsto en dichos actos administrativos, los cuales continuarán vigentes.</p> <p>Respecto a la forma en que se regulará actualizando las tarifas desde el 1 de enero de 2024, dicho ajuste corresponde a los mecanismos del contrato y en todo caso, se regulará con las Resoluciones que regularmente expide el Ministerio de Transporte cada año. En todo caso, es claro que el Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías – INVIVIAS y la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, deberán definir y aplicar los mecanismos necesarios que permitan el establecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de mantener el esquema tarifario estimado para ese momento.</p>

14/01/2023	Brigard y Urrutia	<p>Es importante destacar que no existe la menor duda de que la no actualización de las tarifas activa un riesgo y obligación a cargo del INVIAS o la ANI (esencialmente los concesionarios recaudarán menos peajes en el 2023 al no ser actualizadas las tarifas tal y como lo regulan actualmente las respectivas resoluciones del Ministerio de Transporte y/o los correspondientes contratos de concesión). De este modo, sugerimos eliminar la frase "eventualmente" y hacer referencia directa a la que tanto la ANI como el INVIAS deberán hacer uso de los mecanismos pactados en los contratos de concesión y/o en la ley para garantizar que no se afecte el equilibrio económico de los correspondientes contratos de concesión.</p>	NO ACEPTADA	La verificación de la materialización de riesgos corresponderá a las entidades para cada caso contractual, si es el caso. Por ello no es viable indicar que la medida implica de manera definitiva alguna afectación.
		<p>Sugerimos igualmente incluir la posibilidad de modificar esquemas normativos para que se puedan pagar las compensaciones no solo con recursos públicos, sino también con mayor plazo (ej. Art. 6 de la Ley 1508 de 2012). A modo de ejemplo, se puede usar un esquema similar al regulado en el Decreto Ley 768 de 2020 en el marco de la pandemia por el Covid-19.</p>	NO ACEPTADA	El Decreto no desconoce las fórmulas de pago a los contratistas y los eventuales riesgos que se activen para el público deberán atenderse con los mecanismos contractuales dispuestos, y con otros que los Ministerios de Transporte y de Hacienda implementen de acuerdo con lo indicado en este aparte del Decreto, sin que resulte necesario especificarlos desde ya.
		<p>Sugerimos cerrar este texto considerando además mucho más amplia la variedad de opciones con las que se puede compensar a los concesionarios por la no actualización de las tarifas de peaje a lo largo del 2023 (pago de recursos públicos provenientes del Presupuesto General de la Nación, pago de recursos públicos provenientes del presupuesto del INVIAS y/o de la ANI, pago de recursos públicos provenientes del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FFPI), pago de recursos públicos provenientes del fondo de contingencias, pago de recursos de excedentes de subcuotas o extensión del plazo de los respectivos contratos de concesión).</p>	NO ACEPTADA	Con la medida transitoria de suspender el incremento de peajes objeto del proyecto de decreto, se materializaría el riesgo de menor recaudo que debe ser asumido por la Agencia mediante los mecanismos previstos en los Contratos o cualquier otro mecanismo que se llegue a implementar, situación que ya se ha presentado (en virtud de la emergencia sanitaria generada por la pandemia del Coronavirus COVID 19). Sobre los demás mecanismos, se anota el de la valoración prevista en el Decreto 1255, pero sin que este sea el único que pueda implementarse a efectos de que la entidad pueda asumir el reconocimiento de la compensación respectiva, por tanto no resulta necesario y en este sentido, siendo un riesgo previsto contractualmente y asignado a la Agencia, no resulta imperioso detallar todos los mecanismos susceptibles de implementar.
		<p>Sugerimos otorgar un plazo máximo para aplicar los mecanismos pactados en los correspondientes contratos para su reconocimiento (por ejemplo, dentro de los 4 meses siguientes a la expedición del Decreto). De lo contrario, puede que los funcionarios de la ANI o del INVIAS, por temor a verse involucrados en riesgos (ej. disciplinarios o fiscales) no tomen decisiones, lo que puede terminar en que los concesionarios presenten demandas judiciales o arbitrales en contra de dichas entidades (lo que en última instancia puede dar lugar a condenas al Estado con el pago de perjuicios, intereses y costas). Si se quieren evitar riesgos de demandas en contra del Estado y darle una mayor seguridad a los concesionarios sobre la posible fecha en la que recuperaran el menor valor dejado de percibir por la no actualización de las tarifas de peaje (ingresos que sin duda son relevantes para el pago de los créditos con los que se están financiando los proyectos), sugerimos regular una fecha máxima unos procedimientos (por ejemplo un comité con el acompañamiento de los órganos de control) y unas etapas claras para el pago de los respectivos reconocimientos de los concesionarios.</p>	NO ACEPTADA	El procedimiento y términos de reconocimiento y pago dependerá de los mecanismos disponibles para cada caso particular, por lo que no es posible incluir tales condiciones en el decreto.
		<p>Sugerimos incluir la subcuenta del RIESGO COMERCIAL del fondo de contingencias, que es la subcuenta que tiene más recursos en los distintos proyectos de APP y que fue precisamente establecida para cubrir situaciones como la que aquí nos ocupa.</p>	NO ACEPTADA	La enunciación no agota las posibilidades que se verificarían para efectos de compensaciones.
		<p>Observamos que aquí existe un error en la fecha (lo correcto es hacer referencia al 31 de diciembre de 2023).</p>	NO ACEPTADA	La disposición está orientada a lograr que al término de la anualidad 2024, las tarifas que se estén cobrando en los peajes, se hayan incrementado gradualmente de manera que correspondan con las previstas en el esquema tarifario que debería ir registrando en esa fecha.

		<p>La propuesta regulatoria es altamente inconveniente y de materializarse en un decreto regulatorio, evidentemente adoleciera de legalidad. Los siguientes son los hechos que sustentan esta afirmación: (i) las disposiciones contenidas en las leyes 105 de 1993 y 1508 de 2012 que prevalecen sobre cualquier norma regulatoria; (ii) la inminente terminación de las iniciativas privadas, y (iii) el incalculable impacto negativo sobre las finanzas públicas.</p>	NO ACEPTADA	<p>Tal como se indica en las consideraciones del Decreto "de acuerdo con el boletín del Departamento Nacional de Estadísticas – DANE, publicado el 05 de enero de 2023, la variación anual del IPC fue 13,12%, es decir, 7,50 puntos porcentuales mayor que la reportada en el mismo periodo del año anterior, cuando fue de 5,62%, lo que implica incrementos, principalmente, en el costo de vida y el costo asociado a las cadenas de suministro, lo que repercute en la presión inflacionaria y en la menor capacidad de obtener los bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las necesidades de la población", por lo que resulta conveniente bajo esos términos.</p> <p>Adicionalmente el Decreto propuesto no resulta contrario a las disposiciones contenidas en las leyes 105 de 1993 y 1508 de 2012 en la medida que no se desconocen sus disposiciones.</p>
		<p>El proyecto de decreto es contrario a las disposiciones normativas previstas en las leyes 80 y 105 de 1993</p>	NO ACEPTADA	<p>Con la medida de suspensión del incremento de tarifas objeto del proyecto de decreto, se estaría activando el riesgo de Menor Recaudado que fue previsto en el contrato como un riesgo a ser asumido por la entidad contratante, en la medida que la estructura tarifaria de peajes resulta afectada al no ser aplicados los incrementos en los términos y oportunidades pactadas contractualmente y por tanto, siendo un riesgo previsible, corresponderá a la Agencia reconocer a los concesionarios la compensación respectiva a través de los mecanismos previstos para el efecto en los contratos y aquellos mecanismos adicionales que en desarrollo del mencionado decreto se lleguen a implementar, para que de esta manera el Recaudado de Peaje, como una de las fuentes de la Retribución, sea calculada y pagada mediante la aplicación de la respectiva fórmula contractual.</p> <p>En el marco de cada contrato deberá verificarse la materialización de riesgos que la orden implique y en tal sentido determinar de conformidad con los mecanismos existentes o que eventualmente se establezcan. El Decreto no modifica las fórmulas de pago de las retribuciones o valores correspondientes establecidos contractualmente.</p>
		<p>Afectaciones sustanciales a las Asociaciones Público Privada de Iniciativa Privada (APP-IP)</p>	NO ACEPTADA	<p>Tal como se indicó anteriormente, el Decreto no desconoce las fórmulas de pago a los contratistas y los eventuales riesgos que se activen para el público deberán atenderse con los mecanismos contractuales dispuestos, señalándose eventualmente mecanismos alternativos como recursos por valorización.</p> <p>De manera específica respecto de las APP de Iniciativa Privada, en el decreto se prevé la posibilidad de realizar los ajustes normativos necesarios para poder asumir la Agencia el reconocimiento y pago de la compensación a que haya lugar</p>
14/01/2023	Cámara Colombiana de la Infraestructura	<p>Comentarios frente a las consideraciones del borrador de decreto.</p> <p>El proyecto de decreto establece en sus considerandos que "podrá dentro de los mecanismos alternativos verificarse sobre la implementación del mecanismo de valorización de que trata el Decreto 1804 de 1998 y el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, desarrollado en la Ley 1819 de 2016, reglamentada por el Decreto 1255 de 2022".</p> <p>En efecto, si bien en los contratos de concesión de infraestructura vial la recuperación de la inversión puede establecerse: (i) a través del cobro de peajes, y/o (ii) a través de la imposición de la contribución de valorización, para aplicar cualquier carga como forma de recuperación de la inversión, es necesario que el contrato así lo indique. Lo es.</p> <p>Comentarios frente a los artículos segundo y tercero de la iniciativa regulatoria</p> <p>En relación con el artículo segundo, es altamente riesgoso el término del reconocimiento por la no indexación de las tarifas de peaje que opera. En nuestro entendimiento, podría resultar insuficiente, motivo por el cual se propone complementar la redacción para permitir que el reconocimiento de las compensaciones se realice con el pago efectivo de estas, y de esta manera no afectar el equilibrio económico de los contratos, y en los plazos dispuestos en los respectivos contratos.</p> <p>Sobre el segundo inciso del artículo 2, sugerimos determinar que los mecanismos alternativos sean líquidos y preferentes respecto de aquellos que establecen la mayor extensión del plazo de los contratos y/o la modificación del alcance contractual.</p>	NO ACEPTADA	<p>En efecto se adelantarán las gestiones tendientes a la utilización, en el marco normativo aplicable, de recursos provenientes de la valorización, a través el FIP, para compensaciones por riesgo, pero resulta inviable comprometer esos recursos sin su debida implementación y generación.</p> <p>Como se indicó, con la medida transitoria de suspender el incremento de peajes objeto del proyecto de decreto, se materializaría el riesgo de menor recaudo que debe ser asumido por la Agencia mediante los mecanismos previstos en los Contratos o cualquier otro mecanismo que se llegue a implementar, como el de la valorización prevista en el Decreto 1255, con el propósito de que la entidad pueda asumir el reconocimiento de la compensación respectiva, y en este sentido, siendo un riesgo previsto contractualmente y asignado a la Agencia, no resulta necesario aclarar que el derecho a la remuneración deberá realizarse en que esté condicionado a la implementación de los mecanismos necesarios para que la entidad otorgue los recursos para la asunción del riesgo de menor recaudo.</p>
		<p>En lo que atañe al artículo 3, observamos con gran preocupación que la redacción de dicho artículo promueve la posibilidad de que en la vigencia 2024 no se realice incremento a los peajes, lo cual agravaría el déficit de recaudo e incrementaría la posibilidad de una terminación anticipada de los contratos de Concesión, especialmente, los de iniciativa privada sin desembolso de recursos públicos, ante la insuficiencia de mecanismos de compensación de riesgos. De otra parte, el referido artículo tercero del borrador de decreto establece que "Las entidades ajenas mencionadas, deberán dividir y aplicar los incrementos de peajes que permitan el restablecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de normalizar el esquema tarifario estimado para ese momento". En consideración de lo anterior, solicitamos precisar que la aplicación de los mecanismos y las respectivas compensaciones se realicen a más tardar dentro del mes de enero de 2014.</p> <p>Efecto acumulativo por el hecho de no indexar las tarifas de peaje</p>	NO ACEPTADA	<p>El Decreto no limita las opciones de compensación, por lo que deberá verificarse sobre la opción de mecanismos líquidos</p>
		<p>Se resulta que el hecho de no observar las directrices sobre estimaciones de costos que pueden derivar de la emisión del acto administrativo viola los principios de transparencia, economía y sustentabilidad de la gestión administrativa, lo cual...</p> <p>La Memoria Justificativa que acompaña el borrador de Decreto no se encuentra en el formato dispuesto por el Departamento Administrativo de la Función Pública, requerimiento expreso del artículo 2.1.2.1.6 del Decreto 1081 de 2015. Esta condición es requisito de procedencia para la emisión del acto y preservación de los derechos de la ciudadanía al acceso a la información pública</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto se informa que en la memoria justificativa se señala:</p> <p>"En 94 estaciones de peaje a cargo de la ANI que recaudan en este momento, así como en las 5 estaciones de la troncal del Magdalena, las cuales no se incluyeron en las estimaciones debido a que en el año 2022 estuvieron a cargo del Instituto Nacional de Vías. El número de 94 estaciones no incluye las de los proyectos Bogotá (Contribución) Los Alpes, Armenia-Pesera-Manizales, Desarrollo Vial del Oriente de Medellín, y Autopistas del Caribe (Corredor de Carga Cartagena-Barranquilla). A la fecha de expedición del documento, ya se ha realizado el incremento con IPC sobre 4 proyectos a cargo de la ANI. Teniendo en cuenta la anterior descripción, lo que probablemente se recaudará en el año 2023 por incremento de IPC, comprende los proyectos de primera y tercera generación aún vigentes que tienen un incremento cercano a los \$82 mil millones, así como 26 proyectos de Cuarta y Quinta Generación actualmente vigentes, que tendrían un incremento cercano a los \$346 mil millones, para un estimado por incremento de IPC total a cargo de la ANI de aproximadamente \$ 438 mil millones. Adicionalmente a los incrementos por la aplicación del IPC, algunos proyectos deben realizar ajustes en las tarifas de peaje con el fin de alcanzar los valores de la estructura tarifaria establecida contractualmente. Tales incrementos para el año 2023 se deben realizar en 12 estaciones de peaje y su valor estimado es cercano a los \$263 mil millones. Finalmente, se tiene que la suspensión de los incrementos en los esquemas tarifarios de las estaciones de peaje a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura por concepto de IPC y acuerdos contractuales tienen un valor estimado de \$701 mil millones.</p> <p>Ahora bien, en relación con los incrementos previstos para las treinta (30) estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución No. 000228 del 1º de febrero de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, la cual determina que las tarifas de peaje en las estaciones a cargo del INVIAS serán incrementadas a partir del 16 de enero de cada año en el índice del IPC que sea decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior, tenemos que el no incremento de dichas tarifas durante la vigencia 2023, genera una menor valor de ingresos estimados para la Entidad en cuantía de \$60.314.717.180, incluyendo el valor de la compensación por riesgo a cargo del público que debe ser asumida por el Instituto y que alcanza una suma de \$14.412.130.209."</p>
		<p>Notamos que el plazo otorgado a la ciudadanía para presentar observaciones y propuestas al presente borrador de Decreto es menor al exigido por artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015. Indica la norma que la publicación puede, excepcionalmente, realizarse por un plazo inferior de tiempo siempre que la entidad que tiene el proyecto de reglamentación lo justifique de manera adecuada. En el caso particular, tal justificación no ha sido presentada, publicada, determinada en documentos expuestos ni remitida a conocimiento de la ciudadanía.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto se informa que la memoria justificativa del proyecto de Decreto que será remitido a la Secretaría Jurídica Presidencia, ya se encuentra en el formato elaborado por el Departamento Administrativo de la Función Pública.</p>
		<p>Notamos que el proyecto de Decreto no se encuentra integrado en la Agenda Regulatoria de los ministerios suscritores, transgrediendo así lo dispuesto en artículo 2.1.2.1.20 del Decreto 1081 de 2015.</p>	NO ACEPTADA	<p>De acuerdo con lo consignado en la Memoria Justificativa del Decreto respecto de los peajes a cargo de los proyectos de la ANI, se tiene que "Como regla general, salvo algunas contadas excepciones, los incrementos por IPC se deben realizar el próximo 15 y 16 de enero en 94 estaciones de peaje a cargo de la ANI que recaudan en este momento, así como en las 5 estaciones de la troncal del Magdalena, las cuales no se incluyeron en las estimaciones debido a que en el año 2022 estuvieron a cargo del Instituto Nacional de Vías"</p> <p>De otra parte, en cuanto a los peajes a cargo del INVIAS, se indica que "los incrementos previstos para las treinta (30) estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías, en cumplimiento de lo previsto en la Resolución No. 000228 del 1º de febrero de 2015 emitida por el Ministerio de Transporte, la cual determina que las tarifas de peaje en las estaciones a cargo del INVIAS serán incrementadas a partir del 16 de enero de cada año en el índice del IPC que sea decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior"</p> <p>Que tal como se indica en la memoria justificativa del proyecto de Decreto, esta medida tiene como finalidad "contribuir con el conjunto de medidas antinflacionarias que viene implementando el Gobierno Nacional, con ocasión de los incrementos en el costo de vida y el costo asociado a las cadenas de suministro, lo que repercute en la presión inflacionaria y en la menor capacidad de obtener los bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las necesidades de la población"</p> <p>Por lo anterior, considerando las fechas en que deben realizarse los incrementos, resulta indispensable que la determinación tomada en el proyecto de Decreto sea implementada antes del 16 de enero. Por tal motivo, desde el Ministerio de Transporte se determinó la necesidad de realizar la publicación solo por los días 13 y 14 de enero, para poder expedir el Decreto de manera oportuna.</p>
14/01/2023	Poase Herrera Ruiz	<p>El proyecto de decreto establece en sus considerandos que "podrá dentro de los mecanismos alternativos verificarse sobre la implementación del mecanismo de valorización de que trata el Decreto 1804 de 1998 y el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, desarrollado en la Ley 1819 de 2016, reglamentada por el Decreto 1255 de 2022". Posteriormente, en el Parágrafo Primero del Artículo Segundo, al definir cómo se compensarán los riesgos, establece lo siguiente:</p> <p>"Las obligaciones contingentes que se generen en los proyectos de concesión o asociaciones público-privadas, producto de las disposiciones contenidas en el presente decreto, serán cubiertas con los recursos disponibles en la subcuenta infraestructura del Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales. Los recursos utilizados para la compensación de estas obligaciones contingentes serán devueltos de manera prioritaria al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales con los recursos obtenidos de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización - CNV de los que trata el Decreto 1255 de 2022, entendiendo esta transferencia como un uso autorizado de la mencionada contribución (...) (énfasis agregado).</p> <p>La jurisprudencia ha sido clara en que, para que sea posible el uso de cualquiera de las modalidades de financiación establecidas en el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, estas deben estar previstas en el texto del contrato. La ley en el mismo artículo establece expresamente que 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>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto se aclara que de conformidad con lo previsto en el artículo 2 del proyecto de Decreto en caso de materialización de riesgos deberá acudirse a los mecanismos pactados en los correspondientes contratos para su reconocimiento.</p> <p>Ahora bien en lo que respecta a la "Contribución por valorización" la Memoria Justificativa indica que lo recaudado por dicha contribución es considerado una fuente de recursos del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FPI).</p> <p>Por lo anterior, se prevé que los recursos obtenidos por dicha contribución sean utilizados para devolver "de manera prioritaria al Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales" los recursos que se utilicen para la compensación de las obligaciones contingentes que se originen en virtud del presente proyecto de Decreto.</p>
		<p>El Decreto debe dejar claro que es obligación de la Nación, a través de sus Ministerios, proveer los recursos necesarios al Fondo de Contingencias, independientemente de cuál sea la fuente a la que actúan para cumplir sus obligaciones.</p>	NO ACEPTADA	<p>En la Memoria Justificativa, en el ítem 5. Viabilidad o Disponibilidad presupuestal se indica "En caso de requerirse disponibilidad presupuestal con ocasión de la medida que se adopta en la norma a expedir, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público asignará los recursos suficientes y necesarios para el debido reconocimiento económico a que haya lugar, conforme a la disponibilidad presupuestal y lo establecido en el marco fiscal de mediano plazo, en aquellos proyectos que correspondan a iniciativas públicas. En los casos de las iniciativas privadas, se analizarán alternativas para la compensación, en plazos y otras formas de fuentes que no correspondan a recursos del FGN y fondos contingentes".</p> <p>Por su parte el parágrafo segundo del artículo 2, prevé: "El Ministerio de Hacienda y Crédito Público asignará los recursos suficientes y necesarios para el debido reconocimiento económico a que haya lugar, conforme a la disponibilidad presupuestal y lo establecido en el marco fiscal de mediano plazo".</p>

		<p>Respecto al cobro de la valorización, llamamos la atención sobre el hecho de que el cobro simultáneo de la valorización y de peajes ha sido anulado en varias ocasiones vía judicial. Así mismo, han ocurrido casos en los que se ha anulado el cobro simultáneo por razones de interés público, por la ocurrencia de vías de hecho como paros y manifestaciones de los residentes o vecinos de los sectores afectados.</p> <p>Por tanto, un programa de financiamiento de concesiones a través del cobro de valorización, aunque puede ser posible, debe ser estudiado y contar con los análisis necesarios para garantizar su conveniencia y suficiencia. Por esta razón, sugerimos a los Ministerios de Hacienda y Transporte avanzar con este análisis, y de considerarlo viable, a través de un Consejo o de los instrumentos legalmente adecuados, disponer su aplicación para una nueva ola de concesiones viales, pero no para las concesiones en ejecución.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto se informa que el Ministerio de Transporte y las Entidades del Sector se encuentran realizando los análisis correspondientes que permitan la implementación de la Contribución por Valorización en los proyectos de infraestructura del orden nacional.</p> <p>En el desarrollo de dichos análisis se realizarán las conclusiones respecto de las alternativas para su implementación y el alcance correspondiente.</p>
		<p>La exposición de motivos del proyecto de decreto relaciona lo siguiente en cuanto a las IP sin aporte de recursos públicos:</p> <p>"Adicionalmente en el evento que el esquema normativo aplicable a los contratos respectivos no permita el desembolso de recursos públicos, se podrán adelantar, con iniciativa de las autoridades aquí enunciadas en el marco de sus competencias, las actuaciones necesarias para tramitar las modificaciones o ajustes normativos que correspondan para permitir su utilización con el objeto de compensar los efectos que se generen por la aplicación de lo dispuesto en el borrador de Decreto. Para efectos de todo lo anterior, podrá dentro de los mecanismos alternativos verificarse sobre la implementación del mecanismo de valorización de que trata el Decreto 1604 de 1999 y el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, desarrollado en la Ley 1819 de 2016, reglamentados por el Decreto 1255 de 2022."</p> <p>En línea con lo anterior, el artículo segundo del proyecto de decreto señala que "los Ministerios de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, en conjunto con el Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, existiendo o no mecanismos contractuales, deberán analizar e implementar mecanismos alternativos tendientes a reconocer las compensaciones respectivas derivadas de riesgos que se materialicen según sea el caso y conforme a la normatividad vigente y aplicable".</p> <p>Al respecto, destacamos que, de acuerdo con la normatividad vigente y aplicable a las Asociaciones Público Privadas de iniciativa privada y sin aportes de recursos públicos, la entidad concediente tiene vedado asumir riesgos que impliquen uso de los recursos del Fondo de Contingencias Contractuales o su propio presupuesto.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto, se reitera que de acuerdo con lo previsto en el artículo 2 del proyecto de Decreto en caso de materialización de riesgos deberá acudirse a los mecanismos pactados en los correspondientes contratos para su reconocimiento.</p> <p>Ahora bien, lo señalado en la exposición de motivos y en el inciso segundo del referido artículo 2, implican una responsabilidad en cabeza de los Ministerios de Transporte y de Hacienda y Crédito Público, en conjunto con el Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, enfocada en "analizar e implementar mecanismos alternativos tendientes a reconocer las compensaciones respectivas derivadas de riesgos que se materialicen según sea el caso y conforme a la normatividad vigente y aplicable".</p> <p>Así, corresponderá revisar en cada caso en concreto, los mecanismos de compensación contractuales su suficiencia y la determinación por parte del Gobierno Nacional representado por los Ministerios de Transporte y de Hacienda de mecanismos alternativos que respondan a la naturaleza contractual a la que se se refiera.</p>
		<p>Este subtema se encuentra regulado en la Ley 1819 de 2016, en el artículo 30, donde se establece que:</p> <p>Celebramos la intención del Gobierno al evidenciar la necesidad de realizar una reforma legislativa a través de la cual se defina con claridad que el presupuesto de la entidad al se puede afectar para efectos de cubrir los riesgos que el Concesionario no tiene por que asumir por tratarse de riesgos que típicamente le corresponden al concediente, para garantizar de esta manera la subsistencia de las IP de iniciativa privada sin aporte de recursos públicos, de tal manera que no se acuda a su terminación como una solución inevitable y se logren los fines públicos para los cuales se celebró el contrato. Sin embargo, mientras se tramita una reforma, sugerimos preservar el esquema tarifario previsto para los contratos existentes y permitir el incremento de las tarifas como está previsto en los mismos</p>	NO ACEPTADA	<p>Como quiera que la finalidad del proyecto de Decreto es antifinanciaría y hace parte del paquete de medidas que viene implementando el Gobierno Nacional, para mitigar los impactos del incremento de la variación IPC en el costo de vida y el costo asociado a las cadenas de suministro, lo que repercute en la presión inflacionaria y en la menor capacidad de obtener los bienes y servicios necesarios para la satisfacción de las necesidades de la población.</p> <p>No es posible distinguir en los peajes que son destinatarios de la medida atendiendo a la naturaleza del contrato correspondiente, sino que se requiere que sea de manera general en la medida que busca la satisfacción del interés general.</p>
		<p>El artículo tercero del borrador de decreto indica que "Las entidades aquí mencionadas, deberán diseñar y aplicar los mecanismos necesarios que permitan el restablecimiento de la tarifa a más tardar el 31 de diciembre del año 2024, con el propósito de normalizar el esquema tarifario estimado para ese momento". Solicitamos que se elimine este artículo, por varias razones: (i) la fecha no coincide con lo indicado en el artículo primero; (ii) los contratos de concesión vigentes y que son afectados por el decreto establecen el procedimiento para la actualización de las tarifas de peaje; (iii) en la medida en que el Decreto dispone que lo establecido solo estará vigente hasta el 31 de diciembre de 2023, entendemos que el 1 de enero de 2024 las tarifas se tendrán que actualizar de acuerdo con lo previsto en cada contrato.</p>	NO ACEPTADA	<p>La disposición está orientada a lograr que al terminar la anualidad 2024, las tarifas que se estén cobrando en los peajes, se hayan incrementado gradualmente de manera que correspondan con las previstas en el esquema tarifario que debería regir en esa fecha, incluyendo el incremento que por ahora no se efectúa.</p>
		<p>Sobre la vigencia del decreto y la actualización de las tarifas para el periodo siguiente, entendemos que, en la mayoría de contratos de concesión, las tarifas se actualizan el 16 de enero de cada año. Por lo mismo, si se mantiene la vigencia del decreto hasta el 31 de diciembre de 2023, es posible que se susciten diferentes interpretaciones y discusiones sobre qué tarifa aplicar entre el 1 y el 15 de enero de 2024.</p>	NO ACEPTADA	<p>Al respecto se aclara que el periodo previsto para la suspensión del incremento de tarifas de peajes establecido en el artículo 1 del proyecto de Decreto, se fijó considerando el incremento en la variación anual del IPC y el impacto que puede tener en el costo de vida durante la presente vigencia, periodo durante el cual corresponde a las Carteras Competentes hacer los análisis y gestiones correspondientes para determinar cuál será el valor de las tarifas a aplicar acorde con las previsiones contractuales, desde el 16 de enero de cada año. Reiterando que, en todo caso, al terminar el año 2024, las tarifas que se estén cobrando en los peajes, se hayan incrementado gradualmente de manera que correspondan con las previstas en el esquema tarifario que debería regir en esa fecha.</p>

Aprobado por


Carolina Fabrega Montoya
Jefe Oficina Asesora de Jurídica (E)
Ministerio de Transporte


William Fernando Cárdenas Trujillo
Presidente
Agencia Nacional de Infraestructura

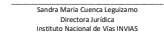

Juan Alfonso Latorre Uribe
Director General
Instituto Nacional de Vías, INVIAS

Proyecto y Revisó:


Diego Alberto Vázquez Trujillo
Vicepresidente de Planeación de Ingresos y Ingreso
Agencia Nacional de Infraestructura


Carlos Alberto García Montes
Subdirector General
Instituto Nacional de Vías, INVIAS


Luz Adriana Vázquez Trujillo
Vicepresidenta Jurídica
Agencia Nacional de Infraestructura



Sandra María Cuenca Leguizamón
Directora Jurídica
Instituto Nacional de Vías, INVIAS


Lorys María Cárdenas
Vicepresidenta Ejecutiva
Agencia Nacional de Infraestructura


Firmado digitalmente
por EDGAR JESUS
ROJAS RAMIREZ
Edgar Jesús Rojas Ramírez
Director Técnico y de Infraestructura
Instituto Nacional de Vías, INVIAS


Juan Manuel Pacheco de la Haza
Coordinador Gestión Contractual
Agencia Nacional de Infraestructura


Lady Dabara Pabón Rincón
Experto - Vicepresidencia Jurídica
Agencia Nacional de Infraestructura


Claudia Helena Álvarez Semiquel
Gerente de proyectos
Presidencia - Agencia Nacional de Infraestructura