

**MINISTERIO DE TRANSPORTE****DECRETO NÚMERO****DE 2023**

“Por medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA,

en ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial las consagradas en el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política de Colombia y el literal b del artículo 2, los artículos 21 y 30 de la Ley 105 de 1993, y

CONSIDERANDO:

Que la Constitución Política dispone que el Estado Colombiano está fundado en el respeto a la dignidad humana, el trabajo, la solidaridad y la prevalencia del interés general.

Que son fines del estado servir a la comunidad, promover la prosperidad general y garantizar la efectividad de los principios derechos y deberes.

Que corresponde a las autoridades de la República proteger a los residentes en Colombia, garantizar los principios, derechos y deberes constitucionales.

Que de conformidad con lo previsto en el Decreto 1068 del 26 de mayo de 2015 “Por medio del cual se expide el Decreto Única Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público” corresponde al Ministerio de Hacienda y Crédito Público *“la definición, formulación y ejecución de la política económica del país, de los planes generales, programas y proyectos relacionados con esta”*

Que el artículo 2 de la Ley 105 de 1993 *“Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones”* establece dentro de los principios fundamentales que rigen el sector transporte, que corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que 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%

Que lo anterior 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 medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

Que, con sustento en lo mencionado, y para contribuir con el conjunto de medidas antiinflacionarias que viene implementando el Gobierno Nacional, se contempla para lo que resta de la vigencia fiscal de este año 2023 no se efectúe incremento alguno de Tarifas de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

Que la anterior medida y su implementación, eventualmente podría conllevar a la materialización de un riesgo u obligación a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, en relación con lo cual estas entidades deberán verificar desde el ámbito de sus competencias si tal situación se presenta, de tal manera que se utilicen los mecanismos pactados en los correspondientes contratos para su reconocimiento y/o para que los Ministerios de Hacienda y Crédito Público y de Transporte, en conjunto con las entidades referidas, analicen e implementen mecanismos alternativos para garantizar los reconocimientos de las compensaciones respectivas derivadas de riesgos a cargo de las entidades contratantes, según sea el caso, conforme a la normatividad vigente y aplicable.

Que 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 presente Decreto.

Que, para efectos de lo anterior, podrá dentro de los mecanismos alternativos verificarse sobre la implementación del mecanismo de valorización de que trata el Decreto 1604 de 1966 y el artículo 30 de la Ley 105 de 1993, desarrollado en la Ley 1819 de 2016, reglamentada por el Decreto 1255 de 2022.

Que los artículo 21 y 30 de la Ley 105 de 1993 señalan:

ARTÍCULO 21.- [Modificado parcialmente por el art. 1, Ley 787 de 2002.](#) *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 Presupuestos Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.*

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

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

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

(...)

“Por medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

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

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

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 de infraestructura vial.*

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 quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (...) (Subrayado fuera de texto).

Que, en concordancia, el Decreto 1082 de 2015, señala en su artículo 2.2.2.1.3.1. Desembolso de recursos públicos. [\(Modificado por el artículo 2 del Decreto 438 del 28 de abril del 2021\)](#), lo siguiente:

“Los desembolsos de recursos públicos a los que hace referencia la Ley 1508 de 2012, se entienden como erogaciones del Tesoro Nacional provenientes del Presupuesto General de la Nación, del Presupuesto de las entidades territoriales, entidades descentralizadas o de otros Fondos Públicos, tales como el Sistema General de Regalías o cualquier Fondo Público utilizado para la atención de riesgos y obligaciones contingentes a cargo de la entidad estatal, incluido el Fondo de Contingencias de las Entidades Estatales creado bajo la Ley 448 de 1998. Los recursos que el mismo proyecto genere producto de la explotación económica de la infraestructura, no se considerarán como desembolso de recursos públicos.”

Que el Decreto 223 de 2021, define la Contribución Nacional de Valorización, en su artículo 2.241, numeral 2, de la siguiente manera:

“2. Contribución Nacional de Valorización: *Es la contribución prevista en el artículo [239](#) de la Ley 1819 de 2016, definida como el gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de estos.”*

Que, adicionalmente, el mismo Decreto 223 de 2021, señala en su artículo 2.24.4, que:

“El patrimonio del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) podrá estar constituido, entre otras, por las siguientes fuentes de recursos:

(...)

2. Recursos derivados de la Contribución Nacional de Valorización una vez descontados los valores producto de los compromisos legales o contractuales adquiridos previamente”.

“Por medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

Que, el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura debe administrar los recursos a su cargo a través de una Fiducia Mercantil, tal como lo señala el artículo 2.24.11, así:

“Para la administración fiduciaria de los recursos del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP), el Ministerio de Hacienda y Crédito Público y el Ministerio de Transporte suscribirán con el administrador del Fondo el contrato de fiducia mercantil...”

Que adicionalmente, el referido Decreto 223 de 2021 indica los usos que pueden darse a los recursos existentes en el FIP, expresando en su artículo 2.24.14 lo siguiente:

“En desarrollo de su objeto, el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) podrá utilizar sus recursos en las siguientes operaciones autorizadas, según las condiciones y características que se fijen en su reglamento y en el contrato de fiducia mercantil:

(...)

5. Realizar transferencias y/o cesiones de derechos económicos a otros vehículos (sociedades de propósito especial, patrimonios autónomos, entre otros.) según el esquema de financiación que se vaya a implementar (incluyendo, pero sin limitarse a financiaciones bancarias y titularizaciones);

6. Los demás usos que permitan el cumplimiento del objeto del Fondo.

PARÁGRAFO. *En desarrollo de los usos previstos en el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, en esta Parte y en cumplimiento de su objeto, el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) también servirá como vehículo para la agregación de distintas fuentes de recursos para el desarrollo de proyectos de infraestructura y/o como intermediario en las operaciones de financiamiento que adelanten las entidades aportantes, entre otros, como agente de manejo.”*

Que, a partir de lo anterior, los recursos de la Contribución Nacional de Valorización resultan ser fuente de recursos que a través del FIP podrían compensar los efectos de la aplicación de lo aquí dispuesto en relación con los contratos y/o cualquier fuente de obligación o riesgo a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI

En virtud de lo expuesto,

DECRETA:

ARTÍCULO PRIMERO. A partir de la entrada en vigencia del presente Decreto y hasta el 31 de diciembre de 2023 no se efectuará ningún tipo de incremento de Tarifas de peajes a vehículos que transiten por el territorio nacional por las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI.

“Por medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

ARTÍCULO SEGUNDO. Si con ocasión de lo dispuesto en el artículo anterior, se materializa algún riesgo u obligación a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI, deberán aplicarse, si los hay, los mecanismos pactados en los correspondientes contratos para su reconocimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, 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.

PARÁGRAFO PRIMERO: 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. Lo dispuesto en el presente decreto en relación con las obligaciones contingentes se someterá a lo dispuesto en la Ley 448 de 1998 y sus decretos reglamentarios.

PARÁGRAFO SEGUNDO: 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.

ARTÍCULO TERCERO. 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.

ARTÍCULO CUARTO. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación

PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE

Dado en Bogotá, D.C. a los,

EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO,

“Por medio del cual se adoptan medidas para mantener vigentes las Tarifas de Peaje del año 2022 a vehículos que transiten por el territorio nacional durante el año 2023 en relación con estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías -INVIAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI y se crean mecanismos para compensar los ingresos no obtenidos con la medida”

JOSÉ ANTONIO OCAMPO GAVIRIA.

EL MINISTRO DE TRANSPORTE,

GUILLERMO FRANCISCO REYES GONZÁLEZ.