CÁMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA

Boletín Jurídico

Noviembre 05 del 2013

Observatorio Legislativo

CONTENIDO

1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 Documento CONPES 3761

1.2 Unidad de Valor Tributario – UVT aplicable para el año 2014

2. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

2.1 Proyecto de ley de infraestructura, ponencia primer debate Cámara.

1. NOVEDADES NORMATIVAS

1.1 DOCUMENTO CONPES 3761

En días pasados se emitió el documento CONPES 3761, el que se pone en conocimiento la descripción de cuatro corredores viales que conforman el grupo de proyectos pioneros del programa de Concesiones Viales de Cuarta Generación- 4G, los cuales serán priorizados bajo el cupo global de vigencias futuras APP aprobado para el sector transporte.

Aunque las normas que regulan el esquema de APP son claras en que no se requiere la participación del CONPES en la aprobación de proyectos específicos, se presenta el documento 3761, teniendo en cuenta los beneficios potenciales de los proyectos, como son la mejora de las condiciones de movilidad, competitividad, articulación de las ciudades, interconexión con la red vial nacional, entre otros.

Los proyectos pioneros presentados en el documento buscan la reducción en tiempos de recorrido, disminuir los costos de operación para carga y para pasajeros, mejorar la accesibilidad y conectividad de importantes centros productivos como la zona industrial del Valle del Cauca, Cartagena y Barranquilla; así como la integración de los municipios del oriente y occidente de Cundinamarca con la malla vial primaria del país lo que permitirá favorecer las condiciones de competitividad y desarrollo de las zonas.

Los proyectos, enunciados en el CONPES resultan estratégicos para el funcionamiento de la movilidad en importantes centros urbanos e industriales del país y /o permiten la conectividad de zonas apartadas con la red primaria. Estos proyectos son Girardot- Honda- Puerto Salgar, Mulaló- Loboguerrero, Perimetral de oriente de Cundinamarca y Cartagena- Barranquilla, circunvalar de la prosperidad.

Los cuatro proyectos fueron estructurados, considerando sus unidades funcionales cuyo presupuesto estimado de inversión será igual o superior a los ciento setenta y cinco mil salarios mínimos mensuales vigentes (175.000 SMLMV). Se tiene previsto que el Concesionario empiece a recibir la retribución de las unidades funcionales cuando las obras estén concluidas y aceptadas por el interventor y por la ANI, y que las mismas cumplan con los niveles de servicio estipulados en el contrato.

1.2 Unidad de Valor Tributario – UVT aplicable para el año 2014

El pasado 31 de octubre, el Director General de Impuestos y Aduanas Nacionales en uso de sus facultades legales, fijó el valor de la Unidad

Unidad de Valor Tributario- UVT aplicable para el año 2014 por medio de la Resolución 000227 de 2013.

La Unidad de Valor Tributario- UVT de acuerdo al artículo 868 del Estatuto Tributario, es la medida de valor que permite ajustar los valores contenidos en las disposiciones relativas a los impuestos y obligaciones administrados por la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales, la cual se debe reajustar anualmente en la variación del índice de precios al consumidor para ingresos medios, certificada por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística.

Se fijó el valor de la UVT para el 2014 en veintisiete mil cuatrocientos ochenta y cinco mil pesos ($27.485), para convertir en valores absolutos las cifras contenidas en el artículo 868-1 del Estatuto Tributario, de acuerdo con el procedimiento de que trata el inciso sexto del artículo 868 del Estatuto Tributario.

•Alcances e influencia de los proyectos pioneros
El alcance de los proyectos pioneros incluye la construcción de dobles calzadas, segundas calzadas, calzadas sencillas, viaductos, puentes, puentes atirantados, mejoramiento y rehabilitación de las vías existentes.

En cuanto a la influencia de los proyectos, estos beneficiaran directamente a veintidós municipios en seis departamentos y a una población estimada de 7.750.873 habitantes.

Es menester mencionar que las inversiones de los mismos ascienden a 4.377.060 millones de pesos de 2012, sin considerar los costos de operación y mantenimiento durante el desarrollo del proyecto, los gastos financieros, administrativos, de interventoría, entre otros. Las fuentes de retribución de los proyectos estarán determinadas principalmente por los ingresos provenientes del recaudo de los peajes y de los aportes de la nación, los aportes de la Nación ascenderán a 10.023.557 millones de 2012 los cuales serán financiados entre el 2016 y el 2038.

Para finalizar el documento señala que los valores y su distribución guarda concordancia con el límite anual de autorizaciones para comprometer vigencias futuras para proyectos de APP, el cual está establecido en el documento CONPES 3749 de 2013, en concordancia al cupo del Sector Transporte aprobado por el CONPES previo concepto del CONFIS, en secciones de 6 y 16 de agosto de 2013.

2. OBSERVATORIO LEGISLATIVO

2.1 Proyecto de ley de infraestructura, ponencia primer debate Cámara.

El pasado miércoles 30 de octubre, se radicó la ponencia del primer debate en la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes.

En comparación con el texto aprobado en Senado, la iniciativa presenta una serie de modificaciones, dentro de las cuales sobresalen las propuestas de realizadas, entre otras, a los capítulos de gestión y adquisición predial, gestión ambiental, permisos mineros, gestión social y derogatorias.

Gestión y adquisición predial

En este acápite se incorporó un nuevo inciso con el fin que las entidades que vayan a desarrollar obras de infraestructura de transporte en el mediano y largo plazo, inscriban en el folio de matrícula inmobiliaria las afectaciones de los predios requeridos, afectaciones que pueden tener una duración máxima de 12 años. Esto le

permite al Estado planear adecuadamente las obras de infraestructura de transporte.

Así mismo, se modifica el artículo sobre revisión e impugnación de avalúos comerciales, en el cual se redujeron los términos fijados, dejándolos como "calendario" y se incluyó como causal de mala conducta el retardo injustificado del servidor público en el cumplimiento de los procedimientos.

Otra modificación incluida en este capítulo es la relacionada con la entrega anticipada voluntaria, figura que pasa a llamarse "permiso de intervención voluntario" con el fin de iniciar la ejecución de la obra de infraestructura de transporte, previo a la adquisición del inmueble a expropiar.

Gestión ambiental

Los principales cambios del capítulo ambiental se pueden resumir en el ajuste de la redacción al artículo 40, antes 38, en el cual se aclara anterior la obligatoriedad de realizar los respectivos estudios ambientales durante las distintas fases de los estudios de ingeniería y la inclusión en la redacción de un periodo de transición para que la responsabilidad de la Consulta previa pase de los particulares al Estado pasados tres años desde la sanción de la Ley.

Adicionalmente se incluyó un nuevo inciso al artículo 41, en el cual se precisa la responsabilidad del Ministerio del Interior de liderar y acompañar de manera permanente la consulta previa para los proyectos de infraestructura de transporte.

Activos y redes de servicios públicos, de tics y de la industria del petróleo

Se incorporó la posibilidad de proteger las redes y activos y no solo trasladar o reubicar.

En el numeral 3 del artículo 47 se disminuye el término de 90 días calendario a 60 días calendario.

Se modificó el procedimiento en el sentido de permitirle a la entidad pública responsable del proyecto de infraestructura de transporte o quien haga sus veces, de no llegarse a un acuerdo con el prestador u operador, realizar la protección, el traslado o reubicación de las redes y/o activos bajo su propia cuenta, ajustándose a la normativa técnica vigente y garantizando que el activo cumpla con las mismas condiciones técnicas que el activo o red original o de no ser posible, ajustándose a las condiciones técnicas equivalentes que prevea la normatividad técnica sectorial vigente, el reglamento técnico del prestador y/o los reglamentos internacionales aplicables según corresponda para cada sector, que garanticen la prestación del servicio.

Se incorporó la necesidad de reportar las Comisiones de Regulación correspondiente o la entidad que hace sus veces el traslado, reubicación o traslado de redes para que se hagan los respectivos ajustes tarifarios. Lo anterior, teniendo en cuenta que no podrá cobrarse por activos y redes nuevos que sean adquiridos por el sector transporte como inversiones de los prestadores y operadores.

Derecho de preferencia de acceso a puertos marítimos y fluviales para los hidrocarburos

Se modificó la redacción señalando que sólo aquellos puertos que cuenten o lleguen a tener autorización ambiental pueden manejar hidrocarburos, atendiendo sugerencia del Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible.

Se eliminó el concepto de tarifas pues en puerto privados no hay fijación de las mismas dado que hay libertad tarifaria, se incluye un

inciso al respecto. Se aclaró el plazo, la solicitud por parte del Estado debe ser con una antelación no menor a 30 días. Se corrigió y se elimina la palabra "mayor" y se cambia por "menor".

Se precisó a qué Hidrocarburos se le da el derecho de preferencia de acceso a puertos, en el sentido que son los de regalías y de propiedad de la Agencia Nacional de Hidrocarburos –ANH- eliminándose la palabra "Estado".

Derogatorias

Si bien persiste la derogatoria del artículo 32 de la Ley 105 de 1993, se adicionó la derogatoria del concepto de capacidad residual, contenida en el parágrafo 1 del artículo 6 de la Ley 1150 de 2011.

El próximo miércoles 6 de noviembre se llevará a cabo de este importante proyecto, iniciando así su etapa inicial antes de convertirse en Ley de la República.

Si desea obtener alguno de los documentos aquí reseñados puede realizar la solicitud en la siguiente dirección de correo electrónico: sguerrero@infraestructura.org.co