

# REPÚBLICA DE COLOMBIA



## MINISTERIO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO

DECRETO NÚMERO

DE 2020

( )

«Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

### EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

En ejercicio de las facultades constitucionales y legales, en especial de las consagradas en el artículo 189, numeral 11 de la Constitución Política y el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019, y

#### CONSIDERANDO

Que el literal b) del 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 que le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas.

Que el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“Estatuto General de Transporte”* dispone que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio de que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Que el documento CONPES 2965 de 2008, definió la red de carreteras terciarias o de tercer orden como aquella red compuesta por las vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí.

Que el artículo 1 de la Ley 1228 de 2008, señaló que las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios.

Que mediante el documento CONPES 3857 de 2016 *“LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PARA LA GESTIÓN DE LA RED TERCIARIA”*, se estableció una metodología para priorizar tramos viales con base en criterios espaciales, sociales, y económicos como un

«Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

modelo de priorización vial municipal y; se creó un modelo de cofinanciación que incluye elementos como el entorno de desarrollo, la longitud de la malla vial a cargo, así como ciertos bonos de apoyo que incentivan la optimización de las inversiones.

Que mediante Resolución 3260 de 2018, el Ministerio de Transporte Adoptó el Plan Nacional de Vías Para la Integración Regional con el propósito de lograr la integración regional y el acceso a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina, para lo cual se establecieron los criterios técnicos que definen la clase de intervención que se debe realizar en los corredores priorizados fomentando aquellas que ya tienen regulación técnica por el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los proyectos tipo del Departamento Nacional de Planeación - DNP, así como informar las nuevas tecnologías que se podrán utilizar en el futuro próximo con base en los resultados de los pilotos adelantados por el Ministerio de Transporte.

Que el programa Colombia Rural creó un modelo de intervención en vías rurales por medio del cual se establece el mantenimiento y mejoramiento de vías de integración regional que impulsen el desarrollo socioeconómico a través del aporte de los municipios, los esquemas de participación comunitaria y el apoyo de los batallones de ingenieros militares.

Que el Programa Colombia Rural implementó un esquema de evaluación por resultados a través del cual, si el Ente Territorial cumple con las condiciones del programa, será objeto de cofinanciación.

Que la Ley 1955 de 2019 - Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "*Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*", en su artículo 103 permitió el apoyo del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS en la financiación de proyectos para la intervención de la red vial de competencia de las entidades territoriales.

Que el artículo 118 de dicha Ley, permitió el uso de nuevas fuentes de materiales para mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías terciarias y para el programa Colombia Rural.

Que, de igual manera, la mencionada Ley en su artículo 250 creó los pactos territoriales, con naturaleza jurídica de acuerdos marco de voluntades suscritos entre la Nación y el conjunto de departamentos que integran las regiones definidas en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, estando a cargo del Departamento Nacional de Planeación la coordinación del proceso de transición y articulación de los Contratos Plan hacia el modelo de Pactos Territoriales, y la definición de los aspectos operativos correspondientes que permitan la ejecución de proyectos y la financiación de los mismos a través de dicha figura.

Que el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 "*Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la Ley 1943 de 2018 y se dictan otras disposiciones*" adicionó un parágrafo 7 al artículo 240 del Estatuto Tributario, señalando que las instituciones financieras deberán liquidar unos puntos adicionales al impuesto de renta y complementarios durante los años 2020, 2021 y 2022, que se destinarán a la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria.

Que el artículo 240 del Estatuto Tributario modificado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 dispone que el Gobierno nacional determinará las condiciones y la forma de

«Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras, así como el mecanismo para la ejecución de estos para la Red Vial Terciaria.

Que como consecuencia de lo anterior, se hace necesario adicionar unos artículos a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en materia tributaria, con el fin de determinar las condiciones y la forma de asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras, así como el mecanismo para la ejecución de estos para la Red Vial Terciaria.

En mérito de lo expuesto,

**DECRETA**

**Artículo 1.** Adiciónese los siguientes artículos a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en materia tributaria, los cuales quedan así:

**Artículo 3.2.17. Objeto.** El presente Decreto tiene por objeto establecer las condiciones y la forma para distribuir los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras destinados a la Red Vial Terciaria carretera, así como el mecanismo para su ejecución.

**Artículo 3.2.18. Ámbito de aplicación.** El presente Decreto será aplicable a la Nación y a las entidades territoriales que tengan a su cargo Red Vial Terciaria carretera que quieran acceder a los recursos establecidos en el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 para su mantenimiento, mejoramiento y/o rehabilitación.

**Artículo 3.2.19. Condiciones para la asignación de recursos** Para la asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras, las entidades del orden Nacional y Territorial deberán seleccionar los proyectos que serán presentados ante el INVÍAS, conforme la siguiente matriz de criterios técnicos, sociales, económicos, y ambientales, los cuales asignarán un puntaje a cada corredor vial :

**1. CRITERIOS TÉCNICOS:**

CRITERIOS	ELEMENTOS	VARIABLE	PUNTAJE	PUNTAJE MÁXIMO
TÉCNICOS	Conectividad a infraestructura de transporte*	Con vía primaria	2	15
		Con vía secundaria	2	
		Con vía terciaria	2	
		Con vía fluvial	2	
		Con vía aérea	2	
	Conectividad regional*	Comunica con otro (s) departamento (s)	3	
		Comunica con subregión PDET y/o ZOMAC	1	
		Comunica con cabecera (s) municipal (es)	1	

**2. CRITERIOS SOCIALES:**

CRITERIOS	ELEMENTOS	VARIABLE	PUNTAJE	PUNTAJE MÁXIMO
SOCIALES	Población beneficiada	Menor al 10% de la población rural de cada municipio	3	35
		Entre el 10% y el 30% de la	5	

«Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

		población rural de cada municipio		
		Mayor al 30% de la población rural de cada municipio	10	
Índice de concentración de víctimas del conflicto		Mayor al 59,99%	5	
		Entre el 59,99% y 40,00%	3	
		Menor al 40,00%	0	
Población diferencial (grupos étnicos, afrocolombianos o ROM)		Mayor al 59,99% del total de la población	5	
		Entre el 59,99% y 40,00% del total de la población	3	
		Menor al 40,00%	0	
Centros sociales*		Centros de salud	5	
		Escuelas	4	
		Centros comunitarios o similar, turismo y/o escenario deportivo	1	
Programa de sustitución de cultivos ilícitos		Sí	5	
		Programa de sustitución de cultivos ilícitos	0	

**3. CRITERIOS ECONÓMICOS:**

CRITERIOS	ELEMENTOS	VARIABLE	PUNTAJE	PUNTAJE MÁXIMO
ECONÓMICOS	Volúmenes de tránsito de todo el corredor	Menor a 5 vehículos/día	3	35
		Entre 5 y 15 vehículos/día	7	
		Mayor a 15 vehículos/día	10	
	Comercialización*	Conecta con Centros de Acopio o plataformas logísticas para productos agrícolas y/o ganadera (a máximo 1 km a ambos lados de la vía)	5	
		Conecta con al menos un punto de intercambio modal (A máximo 1 km a ambos lados de la vía)	5	
	Rendimiento (toneladas/hectárea cosechada)	Rendimiento este dentro del cuarto cuartil	15	
		Rendimiento entre el segundo y tercer cuartil	8	
		Rendimiento en el primer cuartil	3	

**4. CRITERIOS AMBIENTALES:**

CRITERIOS	ELEMENTOS	VARIABLE	PUNTAJE	PUNTAJE MÁXIMO
AMBIENTALES	Superposición con áreas de especial interés	Con superposición	0	15
		Sin superposición	3	

«Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

	ambiental*			
	Superposición con coberturas de bosques o áreas seminaturales*	Con superposición		0
		Sin superposición		3
	Superposición con coberturas de áreas húmedas o superficies de agua*	Con superposición		0
		Sin superposición		3
	Superposición con corredores de conectividad ecológica*	Con superposición		0
		Sin superposición		3
	Superposición con áreas de distribución de fauna endémica, migratoria y/o en condición de amenaza o vulnerabilidad*	Con superposición		0
		Sin superposición		3
	<b>TOTAL PUNTAJE</b>			

\*Las variables pueden ser sumadas, es decir, si un corredor conecta con una vía primaria, secundaria y terciaria y con vía fluvial y aérea, en el elemento vial, sumará 10 puntos. Los elementos que no cuentan con este símbolo\*, no sumarán sus puntuaciones.

**Parágrafo.** El Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, deberá verificar que los proyectos presentados cumplan con la matriz de criterios técnicos, económicos, sociales, y ambientales, establecida en el presente artículo.

**Artículo 3.2.20. Forma de asignación.** El Departamento Nacional de Planeación – DNP, a partir de la verificación que realice el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS de los criterios establecidos en el presente Decreto, del esfuerzo de contrapartida realizado por las entidades territoriales o de las necesidades identificadas y validadas por el Departamento Nacional de Planeación – DNP en articulación con el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, definirá mediante acto administrativo la priorización de los proyectos y la asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras.

**Parágrafo 1.** El Departamento Nacional de Planeación - DNP tendrá en cuenta una relación de 5 a 1 en el orden de asignación de los recursos, para lo cual se dará prelación, como mínimo, a un (1) municipio PDET por cinco (5) municipios que no se encuentren dentro de esta categoría.

**Parágrafo 2.** Los proyectos a los que hace referencia el Artículo 1.2.1.26.3. del presente Decreto, podrán ser sujetos de articulación y/o financiación, mediante la suscripción de Pactos Territoriales definidos en el Artículo 250 de la ley 1955 de 2019.

**Artículo 3.2.21. Ejecución de recursos.** Para la ejecución de los recursos de que trata el parágrafo 7° del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS podrá contratar directamente o suscribir convenios con los entes territoriales previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.2.1.26.4. del presente Decreto.

**Parágrafo.** Los entes territoriales serán responsables del mantenimiento de las obras que se realicen en la Red Vial Terciaria carretera que tengan a su cargo.

«Por medio del cual se reglamenta el párrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria»

**Artículo 3.2.22. Reglamentación.** El Departamento Nacional de Planeación - DNP en coordinación con el Ministerio de Transporte, establecerán los requisitos y procedimientos que se requieran para el cumplimiento del presente Decreto.

**Artículo 2. Vigencia.** El presente Decreto rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**PUBLÍQUESE Y CÚMPLASE.**

Dado en Bogotá, D. C.,

**EL MINISTRO DE HACIENDA Y CRÉDITO PÚBLICO,**

**ALBERTO CARRASQUILLA BARRERA**

**LA MINISTRA DE TRANSPORTE,**

**ÁNGELA MARÍA OROZCO GÓMEZ**

**EL DIRECTOR DEL DEPARTAMENTO NACIONAL DE PLANEACIÓN,**

**LUIS ALBERTO RODRÍGUEZ OSPINO**

## SOPORTE TÉCNICO

### RESPONSABLES:

Ministerio de Hacienda y Crédito Público, Ministerio de Transporte, Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales y Departamento Nacional de Planeación.

### 1. PROYECTO DE DECRETO

Por medio del cual se reglamenta el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 y se adicionan unas disposiciones a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria.

### 2. ANÁLISIS DE LAS NORMAS QUE OTORGAN LA COMPETENCIA

De acuerdo con el numeral 11 del artículo 189 de la Constitución Política, corresponde al Presidente de la República ejercer la potestad reglamentaria mediante la expedición de los decretos necesarios para garantizar el cumplimiento de las leyes expedidas.

Adicionalmente, en cuanto a la facultad reglamentaria sobre los recursos recaudados por concepto de la sobretasa que pagarán las instituciones financieras en los años gravables 2020, 2021 y 2022, el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 señala que *“El Gobierno nacional determinará las condiciones y la forma de asignación de los recursos recaudados, así como el mecanismo para la ejecución de los mismos”*.

### 3. VIGENCIA DE LA LEY O NORMA REGLAMENTADA

El proyecto de Decreto busca reglamentar el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, que fue adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019. A la fecha, estas dos disposiciones legales se encuentran vigentes.

### 4. DISPOSICIONES DEROGADAS, SUBROGADAS, MODIFICADAS, ADICIONADA O SUSTIUTIDAS.

El proyecto de Decreto no deroga, subroga, modifica, ni sustituye alguna disposición normativa vigente. No obstante, teniendo en cuenta que el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario es novedoso en el ordenamiento jurídico colombiano, el Decreto propuesto indica de manera exacta los artículos que se desea adicionar a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en materia tributaria.

### 5. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN

En cuanto a los antecedentes, el parágrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 *“Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la Ley 1943 de 2018 y se dictan otras disposiciones”*, estableció que las instituciones financieras deberán liquidar unos puntos

adicionales al impuesto de renta y complementarios durante los años 2020, 2021 y 2022. El recaudo de la sobretasa se destinará a la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria.

De acuerdo con lo anterior, con el objeto de establecer las condiciones y la forma para distribuir los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras, así como el mecanismo para su ejecución, se hace necesario adicionar unos artículos a la Parte 2 del Libro 3 del Decreto 1625 de 2016 Único Reglamentario en materia tributaria.

Respecto de la oportunidad y conveniencia del proyecto de Decreto, de acuerdo con lo establecido en el literal b) del 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”*, le corresponde al Estado la planeación, el control, la regulación y la vigilancia del transporte y de las actividades a él vinculadas. Adicionalmente, el artículo 4 de la Ley 336 de 1996 *“Estatuto General de Transporte”* dispone que el transporte gozará de la especial protección estatal y estará sometido a las condiciones y beneficios establecidos por las disposiciones reguladoras de la materia, las que se incluirán en el Plan Nacional de Desarrollo, y como servicio público continuará bajo la dirección, regulación y control del Estado, sin perjuicio que su prestación pueda serle encomendada a los particulares.

Ahora bien, respecto de la red de carreteras terciarias o de tercer orden, es preciso indicar que el documento CONPES 2965 de 2008 la definió como aquella red compuesta por las vías de acceso que unen las cabeceras municipales con sus veredas o unen veredas entre sí. En igual sentido, el artículo 1 de la Ley 1228 de 2008, señaló que las vías que conforman el Sistema Nacional de Carreteras o Red Vial Nacional se denominan arteriales o de primer orden, intermunicipales o de segundo orden y veredales o de tercer orden. Estas categorías podrán corresponder a carreteras a cargo de la Nación, los departamentos, los distritos especiales y los municipios.

Cabe indicar que mediante el documento CONPES 3857 de 2016 *“LINEAMIENTOS DE POLÍTICA PARA LA GESTIÓN DE LA RED TERCIARIA”*, se estableció una metodología para priorizar tramos viales con base en criterios espaciales, sociales y económicos como un modelo de priorización vial municipal. Así mismo, se creó un modelo de cofinanciación que incluye elementos como el entorno de desarrollo, la longitud de la malla vial a cargo, así como ciertos bonos de apoyo que incentivan la optimización de las inversiones.

Ahora bien, respecto de la intervención en vías rurales, mediante Resolución 3260 de 2018, el Ministerio de Transporte Adoptó el Plan Nacional de Vías Para la Integración Regional con el propósito de lograr la integración regional y el acceso a los servicios sociales y a los mercados, incidir favorablemente sobre el precio de los alimentos como garantía del derecho a la alimentación y mejorar el ingreso de la población campesina. Con el fin de lograr este objetivo, el Ministerio de Transporte estableció los criterios técnicos que definen la clase de intervención que se debe realizar en los corredores priorizados fomentando aquellas que ya tienen regulación técnica por el INVÍAS y los proyectos tipo del DNP, así como informar las nuevas tecnologías que se podrán utilizar en el futuro próximo, con base en los resultados de los pilotos adelantados por el Ministerio de Transporte.

Adicionalmente, es preciso señalar que el programa Colombia Rural creó un modelo de intervención en vías rurales, por medio del cual se establece el mantenimiento y mejoramiento de vías de integración regional que impulsen el desarrollo socioeconómico a través del aporte de los municipios, los esquemas de participación comunitaria y el apoyo de los batallones de ingenieros militares. En ese sentido, el programa Colombia Rural implementó un esquema de evaluación por resultados a través del cual, si el Ente Territorial cumple con las condiciones del programa, será objeto de cofinanciación.

Así mismo, la Ley 1955 de 2019 - Plan Nacional de Desarrollo 2018-2022 "*Pacto por Colombia, Pacto por la Equidad*", en su artículo 103 permitió el apoyo del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS en la financiación de proyectos para la intervención de la red vial de competencia de las entidades territoriales. Por su parte, el artículo 118 de dicha Ley, permitió el uso de nuevas fuentes de materiales para mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de vías terciarias y para el programa Colombia Rural.

De igual manera, la mencionada Ley en su artículo 250 creó los pactos territoriales, con naturaleza jurídica de acuerdos marco de voluntades suscritos entre la Nación y el conjunto de departamentos que integran las regiones definidas en las bases del Plan Nacional de Desarrollo, estando a cargo del Departamento Nacional de Planeación la coordinación del proceso de transición y articulación de los Contratos Plan hacia el modelo de Pactos Territoriales, y la definición de los aspectos operativos correspondientes que permitan la ejecución de proyectos y la financiación de los mismos a través de dicha figura.

Ahora bien, en concordancia con las disposiciones legales y reglamentarias antes referidas, el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 "*Por medio de la cual se adoptan normas para la promoción del crecimiento económico, la inversión, el fortalecimiento de las finanzas públicas y la progresividad, equidad y eficiencia del sistema tributario, de acuerdo con los objetivos que sobre la materia impulsaron la Ley 1943 de 2018 y se dictan otras disposiciones*" adicionó un párrafo 7 al artículo 240 del Estatuto Tributario, señalando que las instituciones financieras deberán liquidar unos puntos adicionales al impuesto de renta y complementarios durante los años 2020, 2021 y 2022, que se destinarán a la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria y facultó al Gobierno nacional para determinar las condiciones y la forma de asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras, así como el mecanismo para la ejecución de estos para la Red Vial Terciaria.

Con base en lo anterior, el presente Proyecto de Decreto cumple los siguientes objetivos:

1. Establece las condiciones para la asignación de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras. Para tal efecto, el documento señala que las Entidades Territoriales deberán seleccionar los proyectos que serán presentados ante el INVÍAS, conforme a la matriz de criterios técnicos, sociales, económicos, y ambientales, con su correspondiente puntaje.
2. Determina la forma de asignación de los recursos, precisando que será el DNP, quien definirá mediante acto administrativo la priorización de los proyectos y la distribución de los recursos recaudados por concepto de la sobretasa a las instituciones financieras. Lo anterior, a partir de la verificación que realice el INVÍAS de los criterios establecidos en el presente proyecto de Decreto, del esfuerzo de contrapartida realizado por las entidades territoriales o de las necesidades identificadas y validadas por el DNP y el INVÍAS.

3. Prevé que para la ejecución de los recursos de qué trata el párrafo 7° del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019, el INVÍAS podrá contratar directamente o suscribir convenios con los entes territoriales, previo cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.2.1.26.4. del citado proyecto de Decreto.

## **6. ÁMBITO DE APLICACIÓN DEL RESPECTIVO ACTO Y LOS SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**

Las disposiciones contenidas en el proyecto de Decreto serán aplicables a la Nación, entendiendo para tal efecto el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS y el Departamento Nacional de Planeación – DNP, así como para las entidades territoriales y nacionales que tengan a su cargo Red Vial Terciaria carretera y que deseen acceder a los recursos establecidos en el párrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, que fue adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019 para su mantenimiento, mejoramiento y/o rehabilitación.

## **7. VIABILIDAD JURÍDICA**

La expedición del Decreto es viable jurídicamente en la medida en que da cumplimiento al mandato dispuesto por el Legislador al Gobierno nacional en el párrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario adicionado por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019. De esta forma, y teniendo en cuenta que de acuerdo con el artículo 115 de la Constitución el Presidente de la República, los ministros del despacho y los directores de departamentos administrativos conforman el Gobierno Nacional y, en cada caso particular, el Presidente y el Ministro del Ramo correspondiente conforman el Gobierno, es viable jurídicamente que el Presidente de la República junto con el Ministro de Hacienda y Crédito Público, la Ministra de Transporte y el Director del Departamento Nacional de Planeación expidan el Decreto propuesto.

## **8. IMPACTO ECONÓMICO**

La medida impactará favorablemente el desarrollo del sector de transporte terrestre carretero, toda vez que con las vías y carreteras de la Red Vial Terciaria se potencializará el desarrollo de los territorios con iniciativas productivas, lo que genera mayor competitividad regional.

Adicionalmente, de acuerdo con el párrafo 7 del artículo 240 del Estatuto Tributario, añadido por el artículo 92 de la Ley 2010 de 2019, la financiación de carreteras y vías de la Red Vial Terciaria se realizará con los recursos recaudados por concepto de la sobretasa al impuesto de renta y complementarios que liquidarán las instituciones financieras, durante los años gravables 2020, 2021 y 2022.

## **9. DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL**

El proyecto de Decreto no genera de manera directa un impacto sobre el Presupuesto General de la Nación, toda vez que los recursos que financiarán las vías y carreteras de la Red Vial Terciaria provienen de unos puntos adicionales al impuesto de renta y complementarios durante los años 2020, 2021 y 2022 que deberán liquidar y pagar las instituciones financieras.

## 10. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN

El proyecto de Decreto no genera de manera directa un impacto medioambiental o un impacto sobre el patrimonio cultural de la Nación.

## 11. CONSULTAS

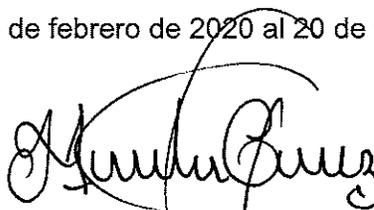
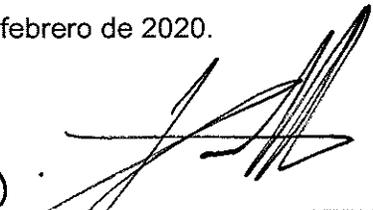
El proyecto de Decreto no requiere la realización de consultas.

## 12. PUBLICIDAD

Se propone para publicación con el fin de dar cumplimiento a las disposiciones de técnica normativa previstas en el Decreto 1081 de 2015, modificado por el Decreto 2709 de 2017, y los artículos 3 y 8 de la Ley 1437 de 2011, para posteriormente revisar las observaciones y ajustar el texto si hubiere lugar para continuar con el trámite de expedición.

## 13. PERIODO DE PUBLICACIÓN

5 de febrero de 2020 al 20 de febrero de 2020.

 <b>MARCELA GÓMEZ MARTÍNEZ</b> Jefe de la Oficina Asesora Jurídica Departamento Nacional de Planeación	 <b>JONATHAN BERNAL GONZÁLEZ</b> Director de Infraestructura y Energía Sostenible Departamento Nacional de Planeación	 <b>YESID PARRA VERA</b> Director de Inversiones y Finanzas Públicas Departamento Nacional de Planeación
---	--	--