
	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

<b>Entidad originadora:</b>	<b>INSTITUTO NACIONAL DE VIAS</b>
<b>Fecha (dd/mm/aa):</b>	<b>16 /03/2026</b>
<b>Proyecto de Decreto/Resolución:</b>	Resolución "Por la cual se modifica la Resolución 20253040015445 del 29 de abril de 2025 en el sentido de eliminar las categorías especiales IE1, IE2 e IEE en las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, unificándolas en la categoría especial IE para dichas estaciones; se establece la categoría especial IIE en la Estación de Peaje La Esperanza y se dictan otras disposiciones.
<b>1. ANTECEDENTES Y RAZONES DE OPORTUNIDAD Y CONVENIENCIA QUE JUSTIFICAN SU EXPEDICIÓN.</b>	
<p>En la actualidad el Instituto Nacional de Vías tiene a su cargo 36 estaciones de peaje, entre las cuales se encuentran las estaciones de Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza ubicadas en los departamentos de Cordoba y Sucre.</p> <p>El Instituto Nacional de Vías recibió las precitadas estaciones de peaje en el marco del proceso de reversión al término del Contrato de Concesión 002 de 2007, correspondiente al proyecto de concesión denominado Córdoba – Sucre, el Instituto Nacional de Vías recibió de la ANI el 29 de abril de 2025, a partir de las 23:59 horas, la infraestructura vial asociada al proyecto de concesión mencionado, dentro de las cuales se incluyeron las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza.</p> <p>En desarrollo del citado proceso de reversión y entrega de la infraestructura al Instituto Nacional de Vías, el Ministerio de Transporte, en su calidad de ente rector del Sistema Nacional de Transporte emitió las Resoluciones Nos. 20253040011765 del 31 de marzo de 2025 y 20253040015445 del 29 de abril de 2025.</p> <p>La Resolución No. 20253040011765 del 31 de marzo de 2025, establece tarifas diferenciales para la estación de peaje los Garzones y en su artículo 3 ordena que una vez revertido al INVIAS el corredor vial del proyecto Cordoba – Sucre, le corresponde al Instituto Nacional de Vías realizar los ajustes realizar los ajustes y la definición de las tarifas para los peajes del citado corredor vial.</p> <p>Por su parte la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025, estableció las tarifas de peaje para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, que estarán a cargo del Instituto Nacional de Vías al término de la concesión Cordoba – Sucre. Igualmente, entre otros aspectos, el artículo 10º, determina que el INVIAS seguirá profundizando los análisis técnicos que deberán ser presentados al Ministerio de Transporte, tendientes al establecimiento de nuevas tarifas de peaje en las citadas estaciones de peaje.</p>	

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001



Cumpliendo lo ordenado por el artículo 10º de la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025, el INVÍAS verificó los municipios beneficiarios de las tarifas diferenciales de peaje en vigencia del contrato de concesión del proyecto Córdoba – Sucre, que fue revertido a la ANI y a su vez al INVÍAS, y adicionalmente en coordinación con las Direcciones Territoriales de Córdoba y Sucre del INVÍAS, se identificaron los municipios de la zona de influencia de los precitados peajes que podrían ser beneficiarios de tarifas diferenciales, adicionales a los previamente autorizados.

El análisis tuvo en cuenta que la zona de influencia de una estación de peaje, para efectos de la aplicación de tarifas diferenciales, no puede entenderse restringido a un perímetro predeterminado o a una cobertura en términos de distancia kilométrica lineal, pues ello desconocería la realidad de la movilidad, la dinámica económica regional y los patrones de viaje de los usuarios. En tal sentido, dicha zona puede variar en extensión y configuración dependiendo de factores como la conectividad de la red vial, la ubicación de centros poblados, polos de desarrollo económico, actividades productivas, accesibilidad a servicios básicos, y la frecuencia de desplazamientos de los habitantes de la región

Con fundamento en la información anterior, y en coordinación con las Direcciones Territoriales de Córdoba y Sucre del INVÍAS, se identificaron los municipios que podrían ser beneficiarios de tarifas diferenciales, adicionales a los previamente señalados. Para tal efecto, se concertaron y realizaron reuniones con las autoridades locales (Alcaldes Municipales, Secretarios de Planeación e Infraestructura, Secretario de Gobierno y/o Personeros Municipales, según el caso) de los distintos municipios del área de influencia de las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, entendiendo como tales aquellos que se encuentran dentro de su jurisdicción territorial o en su zona de proximidad y cuyos habitantes desarrollan de manera habitual actividades comerciales, laborales, educativas, culturales, entre otras, que implican el tránsito recurrente por dichas estaciones de peaje.

Estas reuniones tuvieron como finalidad recaudar información relevante para la elaboración de los estudios socioeconómicos que permitieran sustentar la formulación de alternativas tarifarias ante el Ministerio de Transporte, las cuales se llevaron a cabo en los siguientes municipios y fechas:

PROGRAMACION VISITAS MUNICIPIOS AREA DE INFLUENCIA CORREDOR CORDOBA - SUCRE								
SEMANA DEL 26 AL 29 DE MAYO DE 2025			SEMANA DEL 11 AL 13 DE JUNIO DE 2025			SEMANA DEL 24 AL 27 DE JUNIO DE 2025		
MUNICIPIO	ACTA	FECHA VISITA	MUNICIPIO	ACTA	FECHA VISITA	MUNICIPIO	ACTA	FECHA VISITA
CERETE	ACTA 1	MAYO 26/2025	BUENAVISTA	ACTA 1	JUNIO 11/2025	CERETE	ACTA 1	JUNIO 24/2025
SAN PEDRO	ACTA 2	MAYO 26/2025	SAN PEDRO	ACTA 2	JUNIO 11/2025	TOLUVIEJO	ACTA 2	JUNIO 25/2025
COTORRA	ACTA 3	MAYO 26/2025	TOLUVIEJO	ACTA 3	JUNIO 11/2025	EL ROBLE	ACTA 3	JUNIO 25/2025
TOLUVIEJO	ACTA 4	MAYO 27/2025	CIENAGA DE ORO	ACTA 4	JUNIO 12/2025	SINCELEJO COMITÉ NO PEAJE	ACTA 4	JUNIO 26/2025
OVEJAS	ACTA 5	MAYO 27/2025	CERETE	ACTA 5	JUNIO 12/2025	SINCELEJO TRANSPORTADORES	ACTA 5	JUNIO 27/2025


 <b>Transporte</b> 	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

SINCE	ACTA 6	MAYO 27/2025	SAN PELAYO	ACTA 6	JUNIO 12/2025
BETULIA	ACTA 7	MAYO 28/2025	COTORRA	ACTA 7	JUNIO 12/2025
BUENAVISTA	ACTA 8	MAYO 28/2025	PALMITOS	ACTA 8	JUNIO 13/2025
SAN PEDRO	ACTA 9	MAYO 28/2025	BETULIA	ACTA 9	JUNIO 13/2025
GALERAS	ACTA 10	MAYO 28/2025	SINCE	ACTA 10	JUNIO 13/2025
PALMITOS	ACTA 11	MAYO 29/2025	GALERAS	ACTA 11	JUNIO 13/2025
CIENAGA DE ORO	ACTA 12	MAYO 29/2025			

Las reuniones realizadas permitieron recibir de las autoridades municipales y de la comunidad en general de dichas jurisdicciones, diversas solicitudes que se relacionan principalmente con la ampliación de la cobertura de las tarifas diferenciales para los municipios del área de influencia de los peajes anteriormente mencionados. Dichas solicitudes pueden concretarse en las siguientes peticiones:

- Para los peajes Garzones 1 y 2, que cuenta con tarifas diferenciales para los municipios de Montería (taxistas que se desplazan al Aeropuerto) y Cereté; solicitaron incluir los municipios de San Pelayo, Cotorra y Ciénega de Oro y los taxis que prestan servicio individual de pasajeros desde Montería hacia el aeropuerto y viceversa (solo cuentan en la actualidad con beneficio para un (1) solo trayecto) y hacia los municipios circundantes a la ciudad de Montería.
- Para la estación de peaje Las Flores, solicitaron adicionar al beneficio con que cuentan hoy los municipios de Corozal y Morroa a los municipios de Sincé, Betulia, Palmitos, Ovejas, San Pedro, Buenavista, Galeras y El Roble, e incluir a los taxistas del municipio de Sincelejo que prestan servicio individual de pasajeros hacia los citados municipios.
- Para la estación de peaje la Esperanza, que cuenta con tarifas diferenciales para los vehículos de servicio público de los residentes en el municipio de Toluvejo, solicitaron incluir al servicio particular de los residentes en el Municipio de Toluvejo y a los taxistas del municipio de Sincelejo que prestan el servicio entre la ciudad de Sincelejo y los municipios circunvecinos a Toluvejo
- La unificación de tarifas diferenciales IE1, IE2 y IEE en una sola categoría, la IE, que aplique para todos los peajes del anterior proyecto de concesión denominado Córdoba – Sucre, en las mismas condiciones de requisitos, clasificación vehicular y valores que correspondan con el tipo de vehículos que corresponden con la Categoría I, esto es, automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla pequeña.

Con ocasión de las reuniones desarrolladas, se obtuvo la información que permitió desarrollar el documento denominado “ESTUDIO PARA EL ESTABLECIMIENTO DE UNA TARIFA DIFERENCIAL SOBRE LAS POBLACIONES CERCANAS A LOS PEAJES LOS GARZONES 1 Y 2, LAS FLORES, Y LA ESPERANZA DE LAS RUTAS DE PRIMER ORDEN DE LOS DEPARTAMENTOS DE CORDOBA Y SUCRE A CARGO DE INVIAS”, adelantado por el Instituto Nacional de Vías, el cual se incluye como anexo de la presente

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001


memoria justificativa.

El resultado del estudio técnico y socioeconómico citado, elaborado en cumplimiento de lo establecido en el artículo 10° de la Resolución No 20253040015445 del 29 de abril de 2025, derivó en el planteamiento por parte del INVÍAS para proponer ante el Ministerio de Transporte, con el ánimo de propender por unificar tanto el valor como el criterio que en materia de tarifas diferenciales deben aplicar para las cuatro (4) estaciones de peaje para las categorías IE y IIE de que trata la presente Resolución, el cambio en la denominación y la unificación de las categorías IE1, IE2 y IEE en la categoría IE, que será de aplicación en todos los peajes que forman parte del anterior proyecto de concesión denominado CÓRDOBA – SUCRE y cubrirá a los vehículos tipo automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla pequeña, clasificados como de CATEGORÍA I en los peajes de Garzones I, Garzones II, Las Flores y La Esperanza, así como la inclusión de la Categoría Especial IIE para la estación de peaje La Esperanza, que cubrirá a los vehículos tipo buses, busetas y microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos (2) ejes.

La modificación en la denominación y unificación de las categorías IE1, IE2 e IEE en la categoría IE; así como la creación de la Categoría Especial IIE para la estación de peaje La Esperanza, resulta necesaria y pertinente en la medida en que permite armonizar y simplificar la estructura tarifaria diferencial existente, facilitando la operación del recaudo y garantizando así la claridad en la aplicación del beneficio.

Adicionalmente, se propone ampliar significativamente la cobertura a nuevos beneficiarios para todos los peajes enunciados, al incluirse nuevos municipios y al transporte público individual de pasajeros tipo taxis para las ciudades de Montería y Sincelejo, resultando así la propuesta de incremento de beneficiarios, pasando de un número actual de 1.621, según los datos suministrados por la ANI al momento de entrega de los peajes al INVÍAS, a 6.342 según los censos aportados por los municipios, que se traduce en un incremento del 391.24% de posibles beneficiarios los cuales se detallan a continuación, acorde con los censos de potenciales beneficiarios suministrados por las Administraciones municipales correspondientes, así como la información obtenida en las visitas de campo y reuniones realizadas por la Entidad, indicadas con anterioridad, que fueron consignadas en el referido estudio indicando expresamente, para cada peaje y para cada municipio, tanto el número de beneficiarios actuales como el de posibles nuevos beneficiarios, de la siguiente manera:

TARIFAS DIFERENCIALES BENEFICIARIOS ACTUALES		PROPUESTA PEAJES LOS GARZONES 1 Y 2 - MUNICIPIOS QUE SE ADICIONAN			TARIFAS DIFERENCIALES BENEFICIARIOS ACTUALES		PROPUESTA PEAJE LA ESPERANZA - MUNICIPIOS QUE SE ADICIONAN		
PEAJE LOS GARZONES 1 y 2		MUNICIPIO	CATEGORÍA	TOTAL CENSO NUEVOS VEHICULOS	PEAJE LA ESPERANZA		MUNICIPIO	CATEGORÍA	TOTAL CENSO NUEVOS VEHICULOS
CATEGORÍA I E	144	Ciénaga de Oro	TOTAL	425	CATEGORÍA I E	198	Sincelejo	TOTAL	70
CATEGORÍA II E	141		I	413	CATEGORÍA II E	0		I	70
TOTAL	285		II	12	TOTAL	198		II	0
CERETE - MONTERIA - TAXIS		Cotorra	TOTAL	62	TOLUVIEJO		Totales La Esperanza	TOTAL	70
			I	62				I	70
			II	0				II	0
		Montería	TOTAL	1512			GRAN TOTAL		
			I	1512					
			II	0					

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

San Pelayo	TOTAL	219	TOTAL PROYECTO ACTUAL	1621	TOTAL PROPUESTA ADICION DE BENEFICIARIOS	4721		
	I	219		I		1412	I	4630
	II	0		II		209	II	91
Totales Los Garzones	TOTAL	2218	<b>TOTAL 6.342</b>					
	I	2206						
	II	12						

<b>TARIFAS DIFERENCIALES BENEFICIARIOS ACTUALES</b>	
<b>PEAJE LAS FLORES</b>	


CATEGORIA I E	1070
CATEGORIA II E	68

<b>TOTAL</b>	<b>1138</b>
--------------	-------------

<b>COROZAL Y MORROA</b>	
-------------------------	--

**PROPUESTA - PEAJE LAS FLORES MUNICIPIOS QUE SE ADICIONAN**

MUNICIPIO	CATEGORÍA	TOTAL NUEVO CENSO VEHICULOS
<b>PEAJE LAS FLORES</b>		
Betulia	TOTAL	226
	I	226
	II	0
Buenavista	TOTAL	168
	I	168
	II	0
Galeras	TOTAL	64
	I	59
	II	5
Ovejas	TOTAL	171
	I	160
	II	11
Palmitos	TOTAL	262
	I	220
	II	42
San Pedro	TOTAL	232
	I	219
	II	13
Sincé	TOTAL	225
	I	217
	II	8
Sincelejo	TOTAL	1030
	I	1030
	II	0
EL ROBLE	TOTAL	55
	I	55

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

	II	0
Totales Las Flores	TOTAL	2433
	I	2354
	II	79

**Resumen general de potenciales beneficiarios:**

PEAJE	BENEFICIARIOS ACTUALES	NUEVOS BENEFICIARIOS PROPUESTOS	TOTAL	% INCREMENTO
GARZONES 1 Y 2	285	2.218	2.503	878,25%
LAS FLORES	1.138	2.433	3.571	313,80%
LA ESPERANZA	198	70	268	135,35%
<b>TOTALES</b>	<b>1.621</b>	<b>4.721</b>	<b>6.342</b>	<b>391,24%</b>


Fuente: Estudio Gerencia de Peajes

Por su parte, el valor de las tarifas diferenciales para las estaciones Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, fueron ajustadas en el 5,10 %, correspondiente al IPC del año 2025 certificado por el DANE, mediante la Resolución No. 62 del 15 de enero de 2026, proferida por el INVÍAS, quedando de la siguiente manera:

TARIFAS DIFERENCIALES VIGENTES				
CATEGORIA	GARZONES 1	GARZONES 2	LA ESPERANZA	LAS FLORES
IE	\$ 2.500,00	\$ 2.500,00	\$ 3.200,00	\$ 2.500,00
IEII	\$ 6.800,00	\$ 6.800,00	\$ 6.100,00	
IEE				\$ 5.900,00
IIE	\$ 4.800,00	\$ 4.800,00	\$ 4.800,00	\$ 4.800,00

Con ocasión del estudio adelantado por el INVÍAS, se plantea el siguiente esquema tarifario para las categorías especiales:

Se cambia la denominación de las categorías I especial 1 (IE1), I especial 2 (IE2) y I especial E (IEE) y se unifican en la categoría I Especial (IE), que aplicaría para los peajes Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, toda vez que los vehículos que las conforman corresponden a la categoría I en dichos peajes y en la generalidad de estaciones a cargo del INVÍAS.

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

Se incluye la categoría II especial en la estación de peaje La Esperanza, en similares condiciones de clasificación vehicular y tarifa que operan en los peajes Garzones 1, Garzones2 y las Flores.


En consecuencia, las tarifas diferenciales y categorías especiales propuestas para su implementación unificada en las estaciones de peaje referidas son las siguientes:

TARIFAS DIFERENCIALES PROPUESTAS				
CATEGORIA	GARZONES 1	GARZONES 2	LA ESPERANZA	LAS FLORES
IE	\$ 2.500,00	\$ 2.500,00	\$2.500,00	\$ 2.500,00
IIE	\$ 4.800,00	\$ 4.800,00	\$4.800,00	\$ 4.800,00

Fuente: Estudio Gerencia de Peajes

En desarrollo del artículo 10 de la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025 y del estudio elaborado por la entidad, el Instituto Nacional de Vías adelantó la socialización de las tarifas diferenciales propuestas en los municipios de la zona de influencia de las estaciones de Peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, durante los días 5, 6 y 7 de noviembre de 2025, presentando en cada uno de dichos municipios los resultados del estudio y la propuesta de tarifas diferenciales, eventos que contaron con nutrida asistencia y participación de autoridades locales, comunidades residentes y personas que ejercen actividades laborales y/o comerciales en dichas jurisdicciones, así como representantes de los gremios de transportadores regionales. Los eventos de socialización se realizaron así:

PROGRAMACION SOCIALIZACION TARIFAS DIFERENCIALES CORDOBA SUCRE					
PEAJES GARZONES 1 Y GARZONES 2	FECHA SOCIALIZACION	PEAJE LAS FLORES	FECHA SOCIALIZACION	PEAJE LA ESPERANZA	FECHA SOCIALIZACION
CIENAGA DE ORO	6-nov	BETULIA	6-nov	TOLUVIEJO	6-nov
COTORRA	5-nov	BUENAVISTA	5-nov		
MONTERIA	5-nov	GALERAS	5-nov		
SAN PELAYO	5-nov	OVEJAS	6-nov		
CERETE	5-nov	PALMITOS	7-nov		
		SAN PEDRO	5-nov		
		SINCE	6-nov		
		SINCELEJO	7-nov		

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

		EL ROBLE	6-nov		
		COROZAL	7-nov		
		MORROA	7-nov		


En las reuniones de socialización indicadas con anterioridad, se manifestó por parte de todos los asistentes su conformidad con la propuesta presentada por la Entidad, requiriendo al unísono gestionar con celeridad el trámite del Acto Administrativo que modifique la estructura de tarifas diferenciales existentes y adopte las modificaciones a que haya lugar, para hacerlas compatibles con la propuesta indicada las consideraciones precedentes, resultado del estudio adelantado para tal fin por la Entidad.

Con base en los censos presentados por las administraciones de los diecisiete (17) municipios del área de influencia de las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza y la información obtenida durante las visitas previas de socialización adelantadas al inicio del estudio, el Instituto Nacional de Vías adelantó el correspondiente estudio de viabilidad económica que muestra los impactos financieros generados por la asignación de tarifas diferenciales para las Categorías IE y IIE, en las estaciones de peaje referidas con anterioridad, el cual se presenta en el Numeral 4 del presente documento.

El Contrato de Concesión No. 1702 de 2021, cuyo objeto comprende el recaudo de peajes, prevé el riesgo asociado a decisiones en materia tarifaria adoptadas por el ente rector en materia de transporte, evento en el cual la entidad contratante deberá reconocer al Concesionario la compensación correspondiente a los valores que éste deje de percibir como consecuencia de la diferencia entre la tarifa plena a recaudar y la tarifa diferencial asignada, de conformidad con la matriz de riesgos y los demás documentos contractuales que integran el contrato. Dichos valores serán atendidos según las estipulaciones contractuales, con cargo a la Subcuenta Excedentes o con cargo a la Subcuenta Recaudo, si el saldo en la Subcuenta Excedentes fuera insuficiente (Parte General – Capítulo XII – Numeral 11.3, literal (c); Parte General – Capítulo III – Numeral 3.7 – literal (iv); Apéndice Fiduciario – Numeral 2 – romanillo i – literal (i)).

Además del criterio de equidad fiscal, principio rector para la fijación de tarifas de peajes consagrado en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, en sentencia C-200 de 2021, la Corte Constitucional desarrolló el principio de eficiencia tributaria en materia de peajes, ligado al óptimo recaudo de cargas fiscales. Este principio, a juicio de la Corte, implica también la implementación de mecanismos idóneos para prevenir la elusión y la evasión, lo que implica realizar un análisis de la relación costo – beneficio desde la perspectiva económica, pero también social. Desde la perspectiva social “dicho principio comporta que las imposiciones sean aplicadas y recaudadas con el menor costo social para el contribuyente, en el cumplimiento de su deber fiscal”.

Si bien, la autorización de tarifas diferenciales que beneficien a los ciudadanos residentes en las jurisdicciones municipales donde se ubican las estaciones de peaje, pueden afectar o disminuir los recaudos de la tasa de peaje requeridos para el mantenimiento y operación de los respectivos corredores viales; tales medidas mitigan los impactos de carácter social y económico generado por la estación de peaje sobre las poblaciones de la zona de influencia de la estación de peaje, evitando o disminuyendo las probabilidades de

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

que tales comunidades y líderes sociales atenten contra la infraestructura de los peajes.

Con fundamento en las conclusiones relativas a las condiciones vigentes y propuestas de las categorías diferenciales para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, se recomienda al ente rector del Sistema Nacional de Transporte modificar los artículos 2º, 3º, 4º, 5º, 6º y 7º de la Resolución N.º 202530440015445 del 29 de abril de 2025 y dictar otras disposiciones relacionadas, la cual cumple con las prescripciones de la Ley 105 de 1993, la Jurisprudencia constitucional y la Doctrina del ente rector en materia de Transporte

## **2. AMBITO DE APLICACIÓN Y SUJETOS A QUIENES VA DIRIGIDO**

El acto administrativo en trámite, Por el cual se modifica la Resolución 20253040015445 del 29 de abril de 2025 en el sentido de eliminar las categorías especiales IE1, IE2 y IEE en las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza y unificarlas en la categoría especial IE para dichas estaciones, establecer la categoría especial IIE en la Estación de Peaje La Esperanza y se dictan otras disposiciones, beneficia, y está dirigido, a los residentes de las áreas urbanas y rurales de los municipios de Cerete, San Pelayo, Cotorra y Ciénega de Oro y Montería ( taxis con rutas hacia y desde el aeropuerto), para el caso de la estación de peaje de Garzones 1 y Garzones 2; Corozal, Morroa, Sincé, Betulia, Palmitos, Ovejas, San Pedro, Buenavista, Galeras y El Roble y taxistas del municipio de Sincelejo, para la estación de peaje de Las Flores; y al Municipio de Toluvejo, para la estación de peaje de La Esperanza.


La modificación de las tarifas diferenciales en las estaciones de peaje precitadas producto de las solicitudes de las comunidades del área de influencia de las mismas, permite la ampliación de los beneficiarios de las tarifas diferenciales que pasan de **1.621** usuarios viales a **6.342** significando un incremento de 4.721 que corresponde al 391,24%, ya descrito en el acápite previo.

Por su parte, el Instituto Nacional de Vías fijará los requisitos para acreditar la calidad de beneficiario, los mecanismos de otorgamiento, reemplazo y control y el procedimiento y demás condiciones necesarias para acceder a las tarifas diferenciales para las categorías IE y IIE en las estaciones de peaje de Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza.

## **3. VIABILIDAD JURÍDICA**

### **3.1 Análisis de las normas que otorgan la competencia para la expedición del proyecto normativo**

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”, en su artículo 5º., determina: “ARTÍCULO 5º. Definición de competencias. Desarrollo de políticas. Regulación sobre transporte y tránsito. Es atribución del Ministerio de Transporte en coordinación con las diferentes entidades sectoriales, la definición de las políticas generales sobre el transporte y el tránsito.”.

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

Por su parte, el artículo 21 de la citada Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, en materia de peajes, señala:

“Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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



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:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

Parágrafo 1°. 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.

Parágrafo 2°. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que

 <b>Transporte</b> 	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas., colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

Parágrafo 3°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.

Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas". (Resaltado fuera de texto).

El numeral 6.15 del artículo 6° del Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" establece:

"Artículo 6°. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

" (...) 6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo. (...)".

El artículo 10 de la Resolución No 20253040015445 del 29 de abril de 2025, expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen las tarifas de peaje para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza que estarán a cargo del INSTITUTO NACIONAL DE VIAS – INVIAS al término de la Concesión CORDOBA -.SUCRE" ordena al Instituto Nacional de Vías la profundización de los análisis técnicos relacionados con la estructura tarifaria de los peajes Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza y presentarlos al Ministerio de Transporte para el establecimiento de eventuales nuevos esquemas tarifarios.

### **3.2 Vigencia de la ley o norma reglamentada o desarrollada**


Las normas citadas en el acápite anterior, que a su vez constituyen el acervo normativo que permite adelantar el trámite del presente acto administrativo, para establecer tarifas diferenciales para las categorías IE y IIE en las estaciones de Peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, en los departamentos de Cordoba y Sucre, se encuentran plenamente vigentes, veamos:

1.- Artículo 5°. de la Ley 105 de 1993

2.- Artículo 21 de la Ley 105 de 1993

3.- Artículo 6°, del Decreto No. 087 de 2011

4.- Resolución No 20253040015445 del 29 de abril de 2025, expedida por el Ministerio de Transporte, por la cual se establecen las tarifas de peaje para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

La Esperanza que deberán ser cobradas por el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, al término del contrato de concesión No. 002 de 2007 Correspondiente al proyecto de concesión denominado Córdoba – Sucre.

### **3.3. Disposiciones derogadas, subrogadas, modificadas, adicionadas o sustituidas**

Con el trámite del presente acto administrativo se modifica la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025 en el sentido de eliminar las categorías especiales IE1, IE2 y IEE en las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza y unificarlas en la categoría especial IE para dichas estaciones, establecer la categoría especial IIE en la Estación de Peaje La Esperanza. Para tal fin se modifican los Artículos 2º., 3º., 4º., 5º., 6º., y 7º. de la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025 y se dictan otras disposiciones.

### **3.4 Revisión y análisis de la jurisprudencia que tenga impacto o sea relevante para la expedición del proyecto normativo (órganos de cierre de cada jurisdicción)**

La Corte Constitucional<sup>1</sup> se ha pronunciado sobre el cobro de los peajes en los siguientes términos:

*“(...) Como lo explicó la Corte en la Sentencia T-258 de 1995(1) el “peaje” consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre (...)”.*

Es pertinente destacar que, de conformidad con el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:


*“a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;*

*(...) d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;*

*e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal (...)” (Resaltado fuera de texto).*

En lo que respecta al principio de “equidad fiscal”, es importante señalar que este se encuentra consagrado en la Constitución Política y ha sido desarrollado por la jurisprudencia constitucional. Su aplicación abarca múltiples dimensiones que inciden tanto en la potestad del Legislador para configurar normas como en la interpretación de su contenido. La Constitución Política regula, en su artículo 363, los principios en los que se funda el sistema tributario, así:

<sup>1</sup> Corte Constitucional. Sentencia C-508/06. Magistrado Ponente: Dr. Alvaro Tafur Galvis

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

*“ARTICULO 363. El sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad. Las leyes tributarias no se aplicarán con retroactividad”.*

En este sentido, la Corte Constitucional ha establecido que la materialización de estos principios se aplica al sistema tributario en su conjunto, sin importar el tipo específico de impuesto, tasa o contribución que lo integre. Esto se debe a que dichos principios configuran el marco general dentro del cual el Estado está facultado para definir los mecanismos y métodos destinados a la obtención de los recursos necesarios para su funcionamiento. Así lo ha expresado el máximo tribunal constitucional:

*“De acuerdo con el artículo 363 de la Constitución, el sistema tributario se funda en los principios de equidad, eficiencia y progresividad, los cuales constituyen el marco general que guía la imposición de las cargas fiscales a través de las cuales el Estado obtiene los recursos necesarios para su consecución y funcionamiento. Es importante tener en consideración que los principios de equidad, eficiencia y progresividad son predicables del sistema tributario en su conjunto y no de un impuesto en particular”<sup>2</sup>.*


*Ahora bien, en lo que respecta al contenido y alcance del principio de equidad tributaria, la jurisprudencia constitucional lo ha entendido como una expresión del principio de igualdad. Su aplicación tiene como propósito establecer límites a la potestad de configuración normativa del Legislador, con el fin de evitar la imposición de cargas tributarias excesivas o desproporcionadas. En este sentido, la Corte se ha pronunciado en los siguientes términos:*

*“Los principios de igualdad y equidad se encuentran inescindiblemente ligados en materia tributaria. Sin embargo, existen importantes distinciones que deben analizarse detenidamente. En tal sentido, el principio de equidad tributaria es una manifestación de la igualdad en el campo impositivo, que resulta diferenciable del derecho a la igualdad en tanto este último corresponde a un criterio universal de protección, mientras que el principio de equidad adquiere una especial relevancia en el ámbito tributario, como límite al ejercicio de la potestad de configuración normativa del Legislador.*

*21. Tanto el principio de igualdad como el de equidad tributaria encuentran un desarrollo específico en materia de política fiscal en los principios de generalidad y equidad, que están en la base de la idea de justicia tributaria. De acuerdo con lo establecido en los artículos 95 numeral 9° y 363 de la Constitución, todas las personas tienen el deber de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado (exigencia de generalidad), pero también se encuentra previsto por la norma Superior que el diseño del sistema impositivo responda a los principios de justicia, equidad, eficiencia y progresividad, que se erigen como límites constitucionales para el ejercicio del poder tributario.*

*(...) 23. Con todo, la jurisprudencia constitucional ha hecho algunas precisiones sobre la naturaleza y escenarios de aplicación del principio de equidad. Por ejemplo, la Sentencia C-169 de 2014 recordó las dimensiones estructural e individual de este principio. En efecto, el artículo 363 de la Carta exige que el*

<sup>2</sup> Corte Constitucional. Sentencia C – 397 del 18 de mayo de 2011. M.P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub.

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

*sistema tributario –como integridad– sea equitativo, y que la formulación individual de las normas impositivas respete en la mayor medida posible el citado principio constitucional (art. 95-9 CP). La equidad tributaria es “un criterio con base en el cual se pondera la distribución de las cargas y de los beneficios o la imposición de gravámenes entre los contribuyentes para evitar que haya cargas excesivas o beneficios exagerados. Una carga es excesiva o un beneficio es exagerado cuando no consulta la capacidad económica de los sujetos pasivos en razón a la naturaleza y fines del impuesto en cuestión”<sup>3</sup>.*

*En consecuencia, a partir de lo anteriormente expuesto, se puede concluir que el principio de equidad, dentro del sistema tributario, actúa como una garantía para los ciudadanos. Este principio impone límites constitucionales a la facultad del Legislador para diseñar normas tributarias, de manera que la creación de un tributo debe realizarse respetando estrictamente el principio de igualdad, con el propósito de evitar tratamientos diferenciados que carezcan de justificación.*

A través de concepto, el Ministerio de Transporte<sup>4</sup> ha indicado que el valor que se cobra por el uso de la infraestructura tiene en cuenta además del mismo uso, el daño que cada vehículo causa a la estructura del pavimento y la distancia que recorre sobre la vía, de manera que la tasa de peaje constituye de un lado, la retribución de los usuarios por el servicio recibido y de otro, una compensación por el daño causado al pavimento de conformidad con el vehículo utilizado para transitar sobre él. En ese sentido, la creación de las tarifas es un ejercicio proporcional que se efectúa con base en el servicio recibido y el daño causado, circunstancia que implica que quien más servicio recibe y/o mayor daño causa en la vía, mayor peaje paga y viceversa.


En este sentido, la equidad fiscal, en lo que respecta a la creación del peaje y la determinación de su tarifa, parte del principio según el cual toda persona que haga uso del servicio público de infraestructura de transporte debe asumir el pago correspondiente en condiciones de igualdad con los demás usuarios que también se benefician de dicho servicio. Así, el solo hecho de transitar por el corredor vial lo convierte en sujeto pasivo de la medida establecida por el Legislador, lo que implica la obligación de pagar el peaje. Esto obedece a que quienes generan el hecho imponible “el uso de la infraestructura” se encuentran en igualdad de condiciones frente al deber de contribuir, siendo la única diferencia válida el valor del peaje, que varía conforme a la categoría del vehículo.

Así pues, considerando que la obligación de pagar el peaje surge del uso de la vía, resulta evidente que, a mayor distancia recorrida, mayor es el beneficio obtenido de la infraestructura. En consecuencia, un mayor uso de la vía se traduce en una correlación directa con el pago de los peajes, es decir, toda persona que transite por el corredor vial debe asumir un costo proporcional al tramo recorrido.

### **3.5 Circunstancias jurídicas adicionales**

<sup>3</sup> Corte Constitucional. Sentencia C – 117 del 14 de noviembre de 2018. M.P. Gloria Stella Ortiz Delgado.

<sup>4</sup> Ministerio de Transporte. Oficina Asesora Jurídica. Concepto No. 20091340291961 del 23 de julio de 2009. Disponible en: <https://www.mintransporte.gov.co/descargar.php?idFile=3919>

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

El Ministerio de Transporte mediante Resolución No. 994 del 25 de abril de 2017, estableció el plazo de publicación de los proyectos específicos de regulación que deba expedir el Ministerio de Transporte, señalando en su artículo 2, lo siguiente:

*“Artículo 2. Plazo de publicación. La publicación de los proyectos de regulación de carácter general y abstracto que deba expedir el Ministerio de Transporte se realizará por el término de quince (15) días calendario, previo a su suscripción.*

*Parágrafo 1. De manera excepcional, la publicación podrá hacerse por un plazo inferior, siempre y cuando sea autorizado por el Despacho del Ministro. Para tal fin la dependencia encargada de la redacción del proyecto de regulación deberá presentar al Despacho, por intermedio de la Oficina Asesora Jurídica, el escrito que contenga la justificación respectiva (...).”*

#### CONSULTA PUBLICA


El contenido del presente acto administrativo será publicado para consulta pública, en la página web del Ministerio de Transporte, entre los días XXXX y XXXX de XXXXXXXX de 2026, en cumplimiento de lo establecido en el numeral 8 del artículo 8º de la Ley 1437 de 2011, del artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015 modificado y adicionado por el Decreto 1273 de 2020 y la Resolución 994 de 2017 proferida por el Ministerio de Transporte, certificando que durante el término de publicación no se recibieron opiniones, sugerencias o propuestas alternativas.

Frente al particular, desde el Grupo Gerencia de Peajes y la Dirección Técnica y de Estructuración del Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, se solicita al Ministerio de Transporte la publicación del proyecto de Resolución, Por la cual se modifica la Resolución 20253040015445 del 29 de abril de 2025 en el sentido de eliminar las categorías especiales IE1, IE2 y IEE en las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza y unificarlas en la categoría especial IE para dichas estaciones, establecer la categoría especial IIE en la Estación de Peaje La Esperanza y se dictan otras disposiciones, en los términos ya citados.

Para el trámite de Observaciones relacionadas con el contenido del presente acto administrativo, las mismas pueden ser presentadas al correo electrónico: [lmantilla@invias.gov.co](mailto:lmantilla@invias.gov.co)

#### **4. IMPACTO ECONÓMICO** (Si se requiere)

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 10 de la Resolución No 20253040015445 del 29 de abril de 2025, el Instituto Nacional de Vías adelantó los estudios técnicos, socioeconómicos y financieros, con el fin de evaluar la viabilidad de modificar el esquema tarifario actual y la inclusión de nuevos municipios dentro del beneficio de una tarifa diferencial, estudio que conllevó la obtención de censos de potenciales beneficiarios por parte de las Administraciones municipales, así como visitas de campo a cada uno de los municipios obteniendo así los insumos necesarios para la elaboración del estudio correspondiente, desde el

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001


punto de vista social, económico y financiero.

En los cuadros que se presenta a continuación se resumen las conclusiones del precitado estudio, técnico relacionado con los impactos financieros ocasionados por la modificación de la Resolución 20253040015445 del 29 de abril de 2025 en lo relacionado con las tarifas diferenciales para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, ubicadas en los departamentos de Córdoba y Sucre, a cargo del INVIAS, así:

En primera instancia se presenta en escenario con la situación actual conforme a las tarifas diferenciales vigentes para las categorías vehiculares IE1, IE2 y IIE, en las estaciones de peaje de Cordoba – Sucre, considerando los beneficiarios de las tarifas diferenciales existentes al momento de la reversión de la ANI al INVIAS (1.621); los censos municipales y los números de pasos efectivos de tales vehículos; teniendo en cuenta a los nuevos beneficiarios de las tarifas diferenciales en cuantía de 4.721, con pagos de tarifas plenas para las Categorías I y II, Con análisis proyectados con tarifas actualizadas conforme a la Resolución No. 0062 de 2026 para una anualidad, así:

ANÁLISIS IMPACTOS FINANCIEROS MODIFICACION TARIFAS DIFERENCIALES CORDOBA - SUCRE													
ESCENARIO 1 SITUACION SIN MODIFICACION DE TARIFAS DIFERENCIALES (TARIFAS RES. 0062 DEL 15/01/2026)													
ESTACIONES DE PEAJE	CUPOS NUEVOS		PASOS PROMEDIO MES		PASOS AÑO		PAGOS CON VALORES DE TARIFAS ACTUALES VIGENTES						
	CAT IE	CAT IIE	CAT. IE	CAT. IIE	CAT. IE	CAT. IIE	VALOR TARIFA CAT I	VALOR TARIFA CAT II	RECAUDO TOTAL ANUAL	FOSEVI AÑO CAT. ESPECIALES	BASE RETRIBUCION AÑO CAT ESPECIALES	VALOR RETRIBUCION AÑO 21,85%	RECAUDO NETO A INVIAS AÑO
La Esperanza	70	-	1.400	-	16.800	-	\$ 11.500	\$ 12.400	\$ 193.200.000	\$ 9.290.400,00	\$ 183.909.600,00	\$ 40.184.247,60	\$ 143.725.352,40
Las Flores	2.354	79	47.080	1.580	564.960	18.960	\$ 6.400	\$ 16.400	\$ 3.926.688.000	\$ 322.907.760,00	\$ 3.603.780.240,00	\$ 787.425.982,44	\$ 2.816.354.257,56
Garzones 1 Y 2	2.206	12	44.120	240	529.440	2.880	\$ 6.400	\$ 16.400	\$ 3.435.648.000	\$ 294.372.960,00	\$ 3.141.275.040,00	\$ 686.368.596,24	\$ 2.454.906.443,76
<b>TOTALES NUEVOS CUPOS</b>	<b>4.630</b>	<b>91</b>	<b>92.600</b>	<b>1.820</b>	<b>1.111.200</b>	<b>21.840</b>			<b>\$ 7.555.536.000</b>	<b>\$ 626.571.120</b>	<b>\$ 6.928.964.880,00</b>	<b>\$ 1.513.978.826,28</b>	<b>\$ 5.414.986.053,72</b>
<b>TOTALES CUPOS ACTUALES VIGENTES ANI CON TARIFAS DIFERENCIALES CAT. IE1 - IE2 Y IIE</b>									<b>\$ 2.969.721.360,00</b>	<b>\$ 562.228.464,00</b>	<b>\$ 2.407.492.896,00</b>	<b>\$ 526.037.197,78</b>	<b>\$ 1.881.455.698,22</b>
<b>VALORES TOTALES ESCENARIO 1 SIN PROYECTO DE TARIFAS DIFERENCIALES</b>									<b>\$ 10.525.257.360,00</b>	<b>\$ 1.188.799.584,00</b>	<b>\$ 9.336.457.776,00</b>	<b>\$ 2.040.016.024,06</b>	<b>\$ 7.296.441.751,94</b>


El segundo escenario presenta las cifras de recaudo considerando la modificación de las tarifas diferenciales descritas en la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025 del Ministerio de Transporte y los valores actualizados por la Resolución No. 0062 del 15 de enero de 2026, expedida por el Instituto Nacional de Vías para las categorías IE y IIE, que aplica tanto para los beneficiarios actuales (1.621) como para los

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

nuevos beneficiarios en cuantía de 4.721, para un valor total de beneficiarios de 6.342, así:

	ESCENARIO 2 - SITUACION CON MODIFICACION DE TARIFAS DIFERENCIALES												
	CUPOS NUEVOS		PASOS PROMEDIO MES		PASOS AÑO		PAGOS CON VALORES DE TARIFAS DIFERENCIALES MODIFICADAS						
	CAT IE	CAT IIE	CAT IE	CAT IIE	CAT IE	CAT IIE	VALOR TARIFA CAT IE	VALOR TARIFA CAT IIE	RECAUDO TOTAL ANUAL	FOSEVI AÑO CAT. ESPECIALES	BASE RETRIBUCION AÑO CAT ESPECIALES	VALOR RETRIBUCION AÑO 21,85%	RECAUDO NETO A INVIAS AÑO
ESTACIONES DE PEAJE													
La Esperanza	70	-	1.400	-	16.800	-	\$ 2.500	\$ 4.800	\$ 42.000.000	\$ 9.290.400,00	\$ 32.709.600,00	\$ 7.147.047,60	\$ 25.562.552,40
las Flores	2.354	79	47.080	1.580	564.960	18.960	\$ 2.500	\$ 4.800	\$ 1.503.408.000	\$ 322.907.760,00	\$ 1.180.500.240,00	\$ 257.939.302,44	\$ 922.560.937,56
Garzones 1.Y2	2.206	12	44.120	240	529.440	2.880	\$ 2.500	\$ 4.800	\$ 1.337.424.000	\$ 294.372.960,00	\$ 1.043.051.040,00	\$ 227.906.652,24	\$ 815.144.387,76
<b>TOTALES NUEVOS CUPOS</b>	<b>4.630</b>	<b>91</b>	<b>92.600</b>	<b>1.820</b>	<b>1.111.200</b>	<b>21.840</b>			<b>\$ 2.882.832.000</b>	<b>\$ 626.571.120</b>	<b>\$ 2.256.260.880,00</b>	<b>\$ 492.993.002,28</b>	<b>\$ 1.763.267.877,72</b>
<b>TOTALES CUPOS ACTUALES VIGENTES ANI CON NUEVAS TARIFAS DIFERENCIALES</b>	<b>1.412</b>	<b>209</b>	<b>66.462</b>	<b>18.262</b>	<b>797.544</b>	<b>219.144</b>	<b>\$ 2.500</b>	<b>\$ 4.800</b>	<b>\$ 3.045.751.200,00</b>	<b>\$ 562.228.464,00</b>	<b>\$ 2.483.522.736,00</b>	<b>\$ 542.649.717,82</b>	<b>\$ 1.940.873.018,18</b>
<b>VALOR TOTAL ESCENARIO 2 CON PROYECTO DE NUEVAS TARIFAS DIFERENCIALES</b>	<b>6.042</b>	<b>300</b>	<b>159.062</b>	<b>20.082</b>	<b>1.908.744</b>	<b>240.984</b>	<b>2500</b>	<b>4800</b>	<b>\$ 5.928.583.200,00</b>	<b>\$ 1.188.799.584,00</b>	<b>\$ 4.739.783.616,00</b>	<b>\$ 1.035.642.720,10</b>	<b>\$ 3.704.140.895,90</b>

Los impactos financieros de la asignación de tarifas diferenciales para las categorías IE y IIE, considerando los valores diferenciales asignados, que corresponden a la diferencia de cifras de los escenarios 1 y 2, son:

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001


IMPACTO FINANCIERO MODIFICACION TARIFAS DIFERENCIALES	<table border="1"> <tr> <td style="text-align: center;">DIFERENCIAS ESCENARIO 1-2 - IMPACTO FINANCIERO IMPLEMENTACION NUEVAS TARIFAS DIFERENCIALES</td> <td style="text-align: center;">Impacto Menor Recaudo Total</td> <td style="text-align: center;">Impacto Retribución a Compensar</td> <td style="text-align: center;">Impacto menor Recaudo Neto</td> </tr> <tr> <td style="text-align: center;">\$ 4.596.674.160</td> <td style="text-align: center;">\$ 1.004.373.304</td> <td style="text-align: center;">\$ 3.592.300.856</td> <td></td> </tr> </table>		DIFERENCIAS ESCENARIO 1-2 - IMPACTO FINANCIERO IMPLEMENTACION NUEVAS TARIFAS DIFERENCIALES	Impacto Menor Recaudo Total	Impacto Retribución a Compensar	Impacto menor Recaudo Neto	\$ 4.596.674.160	\$ 1.004.373.304	\$ 3.592.300.856		
	DIFERENCIAS ESCENARIO 1-2 - IMPACTO FINANCIERO IMPLEMENTACION NUEVAS TARIFAS DIFERENCIALES	Impacto Menor Recaudo Total	Impacto Retribución a Compensar	Impacto menor Recaudo Neto							
	\$ 4.596.674.160	\$ 1.004.373.304	\$ 3.592.300.856								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">RECAUDO REAL TOTAL ABRIL - SEPTIEMBRE 2025 (5 MESES) PROYECTADO 2026</th> <th style="text-align: center;">PROYECCION RECAUDO TOTAL AÑO</th> <th style="text-align: center;">PROYECCION VALOR RETRIBUCION AÑO</th> <th style="text-align: center;">PROYECCION RECAUDO NETO INVIAS AÑO</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: right;">\$ 39.711.617.753,00</td> <td style="text-align: right;">\$ 95.307.882.607,20</td> <td style="text-align: right;">\$ 19.614.276.158,40</td> <td style="text-align: right;">\$ 70.208.745.019,20</td> </tr> </tbody> </table>				RECAUDO REAL TOTAL ABRIL - SEPTIEMBRE 2025 (5 MESES) PROYECTADO 2026	PROYECCION RECAUDO TOTAL AÑO	PROYECCION VALOR RETRIBUCION AÑO	PROYECCION RECAUDO NETO INVIAS AÑO	\$ 39.711.617.753,00	\$ 95.307.882.607,20	\$ 19.614.276.158,40
RECAUDO REAL TOTAL ABRIL - SEPTIEMBRE 2025 (5 MESES) PROYECTADO 2026	PROYECCION RECAUDO TOTAL AÑO	PROYECCION VALOR RETRIBUCION AÑO	PROYECCION RECAUDO NETO INVIAS AÑO								
\$ 39.711.617.753,00	\$ 95.307.882.607,20	\$ 19.614.276.158,40	\$ 70.208.745.019,20								
<table border="1"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">IMPÁCTO SOBRE EL RECAUDO TOTAL (1/4)</th> <th style="text-align: center;">IMPACTO SOBRE VALOR RETRIBUCION (2/5)</th> <th style="text-align: center;">IMPACTO SOBRE RECAUDO NETO INVIAS (3/6)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">4,82%</td> <td style="text-align: center;">5,12%</td> <td style="text-align: center;">5,12%</td> </tr> </tbody> </table>				IMPÁCTO SOBRE EL RECAUDO TOTAL (1/4)	IMPACTO SOBRE VALOR RETRIBUCION (2/5)	IMPACTO SOBRE RECAUDO NETO INVIAS (3/6)	4,82%	5,12%	5,12%		
IMPÁCTO SOBRE EL RECAUDO TOTAL (1/4)	IMPACTO SOBRE VALOR RETRIBUCION (2/5)	IMPACTO SOBRE RECAUDO NETO INVIAS (3/6)									
4,82%	5,12%	5,12%									

Es importante considerar, en forma general, que la aprobación y/o modificación de tarifas diferenciales en las estaciones de peaje a cargo del Instituto Nacional de Vías genera impactos sobre los recaudos de la tasa de peaje, en dos frentes claramente diferenciados.

En primer lugar presenta modificaciones al esquema tarifario que afectan el modelo financiero del contrato de Concesión de operación, administración y recaudo de la tasa de peaje en las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS (Contrato 1702 de 2021), activando la matriz de riesgos a cargo de la entidad.

Los impactos que se puedan generar en relación con la asignación de la tarifa diferencial en las estaciones de peaje de Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, en los departamentos de Cordoba y Sucre, representados en la retribución que percibe el Concesionario en virtud del contrato de concesión No.1702 de 2021, suscrito con la Unión Temporal Peajes Nacionales, cuyo objeto es “la concesión pública para realizar la operación, administración y recaudo de la tasa de peaje con recaudo electrónico (IP-REV) y recaudo manual con y sin equipos de control de tránsito en las estaciones de peaje, así como la operación y administración de las estaciones de pesaje, áreas administrativas y centros de control de operaciones que se encuentran a cargo del Instituto Nacional de Vías – INVIAS”, les serán aplicados los mecanismos de compensación establecidos contractualmente, ante la asunción del riesgo de este tipo por parte del INVÍAS, prevista en dicho contrato y en los documentos que lo integran, de forma tal que se garantice la no afectación al Concesionario por la adopción de la tarifa especial solicitada.

Específicamente para el caso que nos ocupa, el cuadro de Análisis de impactos de la modificación de las tarifas diferenciales para las estaciones de Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, permite advertir que por concepto de compensaciones por diferencia tarifaria (Menor valor de Retribución del

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

Operador) , producto de las modificaciones de las tarifas diferenciales en las citadas estaciones de peaje, registra una cuantía anual de \$1.004.373.304,00.

El segundo impacto del proceso de asignación de tarifas diferenciales afecta los Recaudos Netos a favor de Invias, cifras que corresponden al valor total de los recaudos deduciendo el porcentaje de Retribución al contratista, el cual para la estación de peaje de Casablanca esta pactada en el contrato 1702 de 2021, en el 21,85%.

El Recaudo Neto producto de recaudo de la tasa de peaje en las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vias es objeto de incorporación en el Presupuesto de Rentas e Ingresos de la Entidad, a través del Presupuesto General de la Nación y financia los proyectos de infraestructura vial de conformidad con lo ordenado por el artículo 22 de la Ley 105 de 1993.

En tal sentido, los menores recaudos netos a favor de INVIAS, producto de la tarifa diferencial aprobada para las estaciones de peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, conforme al citado cuadro de impactos, asciende anualmente a \$3.592.300.856,00.


Considerando las proyecciones de la Retribución anual al concesionario y de Recaudo Neto anual a favor de invias en las estaciones de Peaje Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza, tenemos:

1.- Los \$1.004.373.304,00 del menor valor de la Retribución al concesionario, producto de la diferencia entre los escenarios 1 VS 2, que corresponde al valor a compensar al operador del recaudo, frente al valor proyectado anual de la Retribución por valor de \$19.614.276.158,00, representan un impacto del 5,12 %, con cargo a los recursos disponibles en la subcuenta de excedentes y/o Subcuenta Recaudo, conforme a las estipulaciones del contrato de administración, operación y recaudo de la tasa de peaje No. 1702 de 2021 ya citadas.

2.- Los \$3.592.300.856,00 del menor valor del Recaudo Neto a favor de Invias, producto de la modificación de las tarifas diferenciales para las estaciones de peaje de Garzones 1, Garzones 2, Las Flores y La Esperanza ; resultante de la diferencia entre los escenarios 1 VS 2 del análisis, frente al valor anual proyectado del Recaudo Neto INVIAS por valor de \$70.208.745.019,00, representan el 5,12 %.

Como ya se advirtió, el contrato de concesión No. 1702 de 2021, parte general, sección 11.3, regula los riesgos en cabeza del INVIAS relacionados con la obligación de garantizar al concesionario la Tarifa de la Tasa de Peaje y una vez materializado el riesgo ante cualquier cambio sobreviniente en el esquema tarifario de peaje, se deberá suscribir el acta de cálculo de la compensación del Riesgo, disponiendo para ello el traslado de los recursos correspondientes desde la subcuenta excedentes del Encargo Fiduciario a cargo de los recursos que se perciben en materia de peaje.

Con base en lo anteriormente expuesto, el Grupo de Gerencia de Peajes de la Dirección Técnica y de Estructuración del INVÍAS recomienda al Ministerio de Transporte modificar la Resolución No. 20253040015445 del 29 de abril de 2025, en el sentido de:

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

- Eliminar las categorías especiales IE1, IE2 y IEE
- Unificar la categoría especial IE en las cuatro estaciones de peaje.
- Establecer la categoría especial IIE en la estación de peaje La Esperanza, y dictar otras disposiciones.

**5. VIABILIDAD O DISPONIBILIDAD PRESUPUESTAL** (Si se requiere)

No Aplica

**6. IMPACTO MEDIOAMBIENTAL O SOBRE EL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN** (Si se requiere)


No Aplica

**ESTUDIOS TÉCNICOS QUE SUSTENTEN EL PROYECTO NORMATIVO** (Si cuenta con ellos)

No aplica

**ANEXOS:**

Certificación de cumplimiento de requisitos de consulta, publicidad y de incorporación en la agenda regulatoria <i>(Firmada por el servidor público competente –entidad originadora)</i> <b>NO APLICA</b>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto(s) de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo <i>(Cuando se trate de un proyecto de reglamento técnico o de procedimientos de evaluación de conformidad)</i> <b>NO APLICA</b>	<i>(Marque con una x)</i>
Informe de observaciones y respuestas <i>(Análisis del informe con la evaluación de las observaciones de los ciudadanos y grupos de interés sobre el proyecto normativo)</i>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de Abogacía de la Competencia de la Superintendencia de Industria y Comercio <i>(Cuando los proyectos normativos tengan incidencia en la libre competencia de los mercados)</i> <b>NO APLICA</b>	<i>(Marque con una x)</i>
Concepto de aprobación nuevos trámites del Departamento Administrativo de la Función Pública <i>(Cuando el proyecto normativo adopte o modifique un trámite)</i> <b>NO APLICA</b>	<i>(Marque con una x)</i>

	MINISTERIO DE TRANSPORTE	
	CONCEPTOS JURÍDICOS	
	FORMATO MEMORIA JUSTIFICATIVA	
	Código: CJS-F-006	Versión: 001

<p>Otro <i>(Cualquier otro aspecto que la entidad originadora de la norma considere relevante o de importancia)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. Resolución MT No. 20253040011765 del 31/03/2025</li> <li>. Resolución MT No. 20253040015445 del 29/04/2025</li> <li>. Resolución INVIAS No. 0062 de 2026</li> <li>. Acta de Reversión del 29/04/2025</li> <li>. Estudio Técnico, Socioeconómico y Financiero tarifas de peaje Cordoba - Sucre</li> <li>. Informes de Socialización Tarifas Diferenciales Cordoba - Sucre</li> <li>. Análisis de Impacto Financiero tarifas Diferenciales Cordoba – Sucre</li> <li>. Actas Sociales visita Municipios</li> <li>. Presentación Mt Cordoba – Sucre</li> </ul> <p>ENLACE:</p> <p><input type="checkbox"/> <a href="#">DTOS CORREDOR CORDOBA_SUCRE</a></p>	<p><i>(Marque con una x)</i></p>
--	----------------------------------

**Nombre y firma del funcionario que lidera el proyecto:**

**Nombre y firma de los servidores, contratistas o colaboradores que hicieron parte del proyecto de acto administrativo:**

BORRADOR