

## DECRETO 1255 DE 2022

(julio 21)

D.O. 52.102, julio 21 de 2022

por medio del cual se adicionan los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, se adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público y se reglamenta el inciso 2° del artículo 11 modificado por el artículo 45 de la Ley 383 de 1997 y los artículos 12, y 13 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968 y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016.

El Presidente de la República de Colombia, en uso de sus facultades constitucionales y legales, y en particular, las previstas en el numeral 11 del artículo 189 de la [Constitución Política](#) y en desarrollo del inciso 2° del artículo 11 y los artículos 12 y 13 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968, y los artículos 239 a 254 de la Parte XII de la Ley 1819 de 2016, y

### CONSIDERANDO:

Que la Ley 1819 de 2016 “Por medio de la cual se adopta una reforma tributaria estructural, se fortalecen los mecanismos para la lucha contra la evasión y la elusión fiscal, y se dictan otras disposiciones” en la Parte XII desarrolló la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en los artículos 239 a 254;

Que el artículo 239 de la Ley 1819 de 2016, define la Contribución Nacional de Valorización (CNV) así: “La Contribución Nacional de Valorización es un gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, que se establece como un mecanismo de recuperación de

los costos o participación de los beneficios, generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura, la cual recae sobre los bienes inmuebles que se beneficien con la ejecución de estos”;

Que el artículo 240 de la Ley 1819 de 2016, define el beneficio de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), así: “(...) de acuerdo con la afectación positiva que adquiere o ha de adquirir el bien inmueble en aspectos de movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con ocasión directa de la ejecución de un proyecto de infraestructura.

Para calcular el beneficio se debe tener en cuenta la distancia y el acceso al proyecto, el valor de los terrenos, la forma de los inmuebles, los cambios de uso de los bienes, la calidad de la tierra y la topografía, entre otros”;

Que el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016 define la zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización (CNV), así: “Es el territorio que conforma el conjunto de bienes inmuebles rurales, urbanos o de cualquier clasificación, o categoría establecida en los respectivos Planes de Ordenamiento Territorial o el instrumento respectivo, hasta donde se extienda el beneficio generado por la ejecución del proyecto.

La zona de influencia será determinada por la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos que serán reglamentados por el Gobierno nacional”;

Que acorde con lo previsto en el inciso 2° del artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, en el presente decreto se precisan los criterios técnicos que deberá atender la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura para determinar la zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización (CNV);

Que el artículo 242 de la Ley 1819 de 2016 establece el hecho generador de la contribución así: “Constituye hecho generador de la Contribución Nacional de Valorización la ejecución de

un proyecto de infraestructura que genere un beneficio económico al inmueble”;

Que el artículo 243 de la Ley 1819 de 2016 establece el sujeto activo, así: “Es sujeto activo de la contribución de valorización (sic) la Nación, a través de la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura, o de la entidad a la que se le asignen funciones para el cobro de la Contribución Nacional de Valorización”;

Que el artículo 244 de la Ley 1819 de 2016 establece el sujeto pasivo, así:

“Son sujetos pasivos de la contribución de valorización el propietario o poseedor de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto de infraestructura.

Responderán solidariamente por el pago de la contribución el propietario y el poseedor del predio.

Cuando se trate de predios sometidos al régimen de comunidad serán sujetos de la contribución los respectivos propietarios, cada cual en proporción a su cuota, acción o derecho del bien indiviso.

Cuando se trate de inmuebles vinculados y/o constitutivos de un patrimonio autónomo serán sujetos pasivos de la contribución los respectivos fideicomitentes y/o beneficiarios del respectivo patrimonio.

Si el dominio del predio estuviere desmembrado por el usufructo, la contribución será satisfecha por el usufructuario”;

Que el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016 establece la base gravable, así:

“La base gravable de la contribución la constituirá el costo del proyecto de infraestructura y los gastos de recaudación de las contribuciones dentro del límite de beneficio que el proyecto produzca a los inmuebles ubicados dentro de su zona de influencia.

Entiéndase por costo del proyecto, todas las inversiones y gastos que el proyecto requiera hasta su liquidación, tales como, pero sin limitarse, al valor de las obras civiles, obras por servicios públicos, costos de traslado de redes, ornato, amoblamiento, adquisición de bienes inmuebles, indemnizaciones por expropiación y/o compensaciones, estudios, diseño, interventoría, costos ambientales, impuestos, imprevistos, costos jurídicos, costos financieros, promoción, gastos de administración cuando haya lugar.

Los elementos para determinar el costo de los proyectos de infraestructura serán reglamentados por el Gobierno nacional, teniendo en cuenta las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los proyectos y/o los valores de los contratos”;

Que acorde con lo previsto en el último inciso del artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, en el presente decreto se desarrollan los elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura que integra la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, así como lo referente a los gastos de recaudación, en ejercicio de la facultad reglamentaria general con la que cuenta el Presidente de la República por virtud del artículo 189 de la [Constitución Política](#);

Que en el artículo 246 de la Ley 1819 de 2016 se define la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), así: “La tarifa es la contribución individual que define la autoridad administrativa competente, la cual será proporcional a la participación del sujeto pasivo en los beneficios y se calculará aplicando el sistema y método definido en el presente capítulo, teniendo en cuenta la capacidad de pago del sujeto pasivo”;

Que según el artículo 247 de la Ley 1819 de 2016:

“El sistema para determinar los costos y beneficios asociados a la obra de infraestructura estará integrado por el costo del proyecto, de acuerdo con la base gravable, y la distribución del beneficio generado a los sujetos pasivos de la contribución.

Se calcula el costo del proyecto según la base gravable y se determinará cuantitativamente el beneficio generado por el proyecto considerando el conjunto de situaciones, fórmulas, proyecciones y todos aquellos factores sociales, económicos, geográficos y físicos que relacionados entre sí incrementen el valor económico de los inmuebles, ubicados en la Zona de Influencia para la Contribución Nacional de Valorización frente a una situación sin proyecto”;

Que el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, referente a los métodos de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), dispone que:

“Para distribuir la Contribución Nacional de Valorización se deberá realizar un censo que defina plenamente a los propietarios o poseedores de cada uno de los predios ubicados en la zona de influencia definida, y un censo predial acompañado de las circunstancias físicas, económicas, sociales, y de usos de la tierra. Dichos elementos permitirán adelantar el cálculo del beneficio individual con base en el cual se definirá la contribución de valorización que cada uno de los sujetos pasivos de la zona de influencia debe pagar.

Parágrafo 1°. Para el cálculo del beneficio se pueden utilizar los siguientes métodos:

a) Método del doble avalúo. Consiste en avaluar los inmuebles sin proyecto (situación actual) y con proyecto construido, descontando los incrementos debidos a causas exógenas al proyecto de infraestructura. Este se podrá realizar en cada uno de los inmuebles de la zona de estudio, en algunos inmuebles característicos situados a diferentes distancias del proyecto (franjas) o por analogía, esto es, seleccionando un proyecto semejante ya ejecutado en una zona similar donde se va a ejecutar el nuevo proyecto;

b) Método de rentabilidad. Es el método mediante el cual se determina el incremento de la rentabilidad en un inmueble como consecuencia de la ejecución de un proyecto de infraestructura. El cálculo de este beneficio se podrá realizar mediante el análisis económico de cambios en costos de producción o de prestación de servicio, mejoramiento tecnológico

o de los medios de producción, cambio de uso del suelo o de las condiciones comerciales, costo de uso de la infraestructura, costos de logística asociados al proyecto de infraestructura y la incorporación de áreas productivas o de actividades generadoras de renta;

c) Método de los frentes. Consiste en la distribución de la contribución en proporción a la longitud de los frentes de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto de infraestructura;

d) Método de las áreas. Consiste en la distribución de la contribución en proporción al área de terreno y/o área construida de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto;

e) Método combinado de áreas y frentes. Es una combinación de los dos (2) métodos anteriores, teniendo en cuenta que algunos rubros o valores del monto distribuible se aplican en proporción a las áreas y otros en proporción a los frentes;

f) Método de las zonas o franjas. Consiste en la distribución de la contribución fijando una serie de zonas o franjas paralelas al proyecto, asignándole un porcentaje del monto distribuible de acuerdo con el beneficio, el cual decrece a medida que se alejen del eje del respectivo proyecto. La contribución será directamente proporcional al área del terreno del bien inmueble cobijado por la zona o franja;

g) Método de los factores de beneficio. Consiste en la distribución de la contribución con base en unos factores o coeficientes numéricos que califican las características más sobresalientes de los bienes inmuebles y las circunstancias que los relacionan con el proyecto. El producto o sumatoria de los factores parciales, genera el factor de distribución definitivo para cada predio.

Cuando en un bien inmueble se presenten características diferenciales en cuanto a la destinación o explotación económica, o frente al índice de construcción o densificación, este

podrá dividirse para efecto de asignar la contribución en mejores condiciones de equidad, de conformidad con los criterios definidos en la memoria técnica de cada proyecto.

Cuando un bien inmueble soporte afectaciones al uso público o accidentes naturales, se dividirá igualmente para la asignación de la contribución, independientemente del porcentaje del terreno que determine la diferenciación.

Para la utilización de este método, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones: Factor de distribución: es el coeficiente por el cual se multiplicará el área de terreno del inmueble, a fin de fijar la mayor o menor capacidad de absorción que este tiene frente al beneficio común, causado por el proyecto.

Área virtual de un inmueble: es el producto resultante de multiplicar su área real por el respectivo factor de distribución.

Factor de conversión para áreas virtuales: es el factor numérico resultante de dividir el presupuesto o costo a distribuir, entre la suma de áreas virtuales;

h) Método de los factores únicos de comparación. Consiste en la distribución de la contribución con base en factores únicos por categorías de uso y por zonas, sector o franja, que se determina a partir del análisis de bienes inmuebles semejantes y comparables, donde se generó un beneficio por la ejecución del proyecto;

i) Método de avalúos ponderados por distancia. Consiste en la distribución de la contribución en proporción al avalúo comercial de los bienes inmuebles que se benefician con el proyecto, multiplicado por un factor asociado a la distancia y/o accesibilidad del predio al proyecto.

Parágrafo 2°. Corresponde a la autoridad competente determinar el método a aplicar en cada proyecto de valorización, para la distribución y liquidación de la contribución de

valorización por cada proyecto de infraestructura, para lo cual podrá proponer métodos técnicos adicionales a los aquí listados.

Para obtener mayor exactitud en el cálculo del beneficio que reciben los inmuebles, se podrá combinar los métodos antes expuestos.

El Gobierno nacional reglamentará las diferentes técnicas para la aplicación de los Métodos enunciados”;

Que conforme con lo previsto en el último inciso del precitado artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, el presente decreto reglamenta las diferentes técnicas para la aplicación de los métodos de distribución de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV);

Que según lo dispuesto en el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016:

“El máximo órgano directivo del sujeto activo es el competente para aplicar el cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) para cada proyecto de infraestructura, de acuerdo con la política definida por el Conpes para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización, previo el acto que decreta la contribución para el respectivo proyecto.

La Contribución Nacional de Valorización se podrá aprobar antes o durante de (sic) la ejecución del proyecto”;

Que de acuerdo con el citado artículo 249 el Gobierno nacional expidió el Documento CONPES 3996 del 1° de julio 2020, en el que se definieron los lineamientos de política pública para la aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) como fuente de pago para la infraestructura nacional;

Que el Documento Conpes 3996 del 1° de julio del 2020 “(...) define los lineamientos de

política pública para la aplicación de la CNV como mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por obras de interés público o por proyectos de infraestructura que recaen sobre los bienes -inmuebles que se benefician con la ejecución de estos. Para ello, se propone desarrollar la CNV para cada sector, a partir de dos etapas: originación e implementación. En la primera etapa, el sector responsable de la infraestructura califica los proyectos que tengan potencial de generar valorización y aplica la CNV. En la etapa de implementación, el administrador tributario despliega las acciones necesarias para distribuir, liquidar, recaudar y cobrar la CNV. Finalmente, el Documento CONPES traza los lineamientos generales sobre la disposición de los recursos producto del recaudo de la CNV, bajo el entendido que estos, conforme lo dispone la ley, pueden ser invertidos como fuente de pago del mismo proyecto al cual se aplica la CNV o para otros proyectos, según las necesidades de inversión en infraestructura que tenga identificado el Gobierno nacional (...);

Que según el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016: “El sujeto activo tendrá un plazo máximo de cinco (5) años a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) de cada proyecto para establecer mediante acto administrativo las contribuciones individuales a los sujetos pasivos de la misma”;

Que según el artículo 251 de la Ley 1819 de 2016: “El sujeto activo es el responsable de realizar el recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en forma directa.

Los recursos obtenidos por el cobro de la Contribución Nacional de Valorización, son del sujeto activo o del Fondo Nacional para el Desarrollo de la Infraestructura (Fondes), según lo determine el Gobierno nacional”;

Que el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, creó el patrimonio autónomo denominado “Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) administrado por el Gobierno nacional o la entidad que esta designe (...)” constituido entre

otros recursos con “(...) los recursos derivados de los cobros de valorización nacional (...)”. En desarrollo de dicho artículo, el Gobierno nacional reglamentó la administración y funcionamiento del FIP, así como los demás asuntos necesarios para el cumplimiento de su objeto;

Que en desarrollo de lo anterior, el Decreto número 223 de 2021, adicionó la Parte 23 al Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, en lo relacionado con el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) de que trata el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019;

Que mediante el Decreto número 1137 de 2021 se corrigieron yerros en el Decreto número 223 de 2021, en la medida que se evidenció que por un error de digitación se estableció que la parte a adicionar al Decreto número 1068 de 2015 era la Parte 23, cuando el número correcto para el texto que se adiciona es la Parte 24, quedando así: “Por el cual se adiciona la Parte 24 al Libro 2 del Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, en lo relacionado con el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) de que trata el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019”;

Que el artículo 2.24.4 del Decreto número 1068 de 2015, Decreto Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, adicionado por el artículo 1° del Decreto número 223 de 2021, modificado por el Decreto número 1137 de 2021, relativo a los recursos del FIP señala que: “El patrimonio del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP) podrá estar constituido, entre otras, por las siguientes fuentes de recursos:

1. Recursos del valor residual de concesiones y obras públicas, y/u otras fuentes alternativas que defina el Gobierno nacional y/o las Entidades Territoriales.
2. Recursos derivados de la Contribución Nacional de Valorización una vez descontados los

valores producto de los compromisos legales o contractuales adquiridos previamente.

3. Rendimientos que genere el Fondo y los que obtenga por la inversión de los recursos que integran su patrimonio.

4. Recursos que obtenga a través de operaciones de crédito público, de financiamiento interno o externo y de tesorería destinadas al cumplimiento del objeto del Fondo conforme con lo dispuesto en el artículo 2.24.19 del presente decreto;

5. Recursos del Presupuesto General de la Nación a favor del Fondo.

6. Recursos de organismos multilaterales y cooperación nacional o internacional.

7. Ingresos propios de las entidades estatales que estas hayan asignado para el desarrollo de proyectos de infraestructura y cuyos derechos económicos, así como los recursos, sean cedidos al Fondo.

8. Recursos de peajes, tarifas al usuario o explotación comercial, en contratos de concesión, que hayan quedado en libre disposición para la entidad contratante y cuyos derechos económicos, así como los recursos, sean cedidos al Fondo.

9. Derechos económicos de concesiones y/o contratos de asociaciones público privadas que las entidades estatales hayan asignado para el desarrollo de proyectos de infraestructura y que sean cedidos al Fondo.

10. Operaciones de cobertura sobre los recursos que conforman el patrimonio del Fondo y respecto de las operaciones de crédito público y financiamiento que celebre.

11. Recursos de las entidades territoriales que estas hayan asignado para el desarrollo de sus proyectos de infraestructura y cuyos derechos económicos, así como los recursos, sean cedidos al Fondo.

12. Los demás que determine el Gobierno nacional.

Parágrafo. Las operaciones de las que trata el numeral 4 del presente artículo se atenderán con los recursos o derechos económicos que conformen el patrimonio del Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP). Dichas operaciones no podrán contar con la garantía de la Nación y deberán surtir los trámites previstos en la normatividad aplicable para operaciones de crédito público, incluyendo, pero sin limitarse, a las establecidas en el presente decreto y sus respectivas modificaciones;

Que mediante el citado Decreto número 223 de 2021, se modificó el numeral 2 del artículo 2.24.4 del Decreto número 1068 de 2015, mediante el cual se estableció que el patrimonio del FIP podrá estar constituido, entre otros, por los recursos derivados de la Contribución Nacional de Valorización una vez descontados los valores producto de los compromisos legales o contractuales adquiridos previamente;

Que en virtud de lo anterior, en el presente decreto se precisa cómo se incorporan los recursos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte al FIP, aclarando que los recursos serán utilizados como fuente de pago para los proyectos de infraestructura de transporte y las obras de interés público del sujeto activo en los términos establecidos en el artículo 251 de la Ley 1819 de 2016;

Que el artículo 252 de la Ley 1819 de 2016 dispone que:

“La Contribución Nacional de Valorización se podrá pagar en dinero o en especie.

El pago en dinero podrá diferirse hasta por un período de veinte (20) años y en cuotas periódicas según lo establezca el sujeto activo, de acuerdo con la capacidad de pago del sujeto pasivo. A los pagos diferidos se les aplicarán los intereses de financiación a las tasas determinadas por el Gobierno nacional. Se podrán ofrecer descuentos por pronto pago, o celebrar acuerdos de pago que permitan mejorar la eficiencia de la gestión de recaudo.

El pago en especie podrá ser a través de inmuebles que el Gobierno nacional considere de su interés.

El Gobierno nacional reglamentará los aspectos necesarios para la implementación de las formas de pago”;

Que en desarrollo del artículo 252 citado, en el presente decreto se reglamentan las tasas para la liquidación de los intereses de financiación de los pagos diferidos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el procedimiento para la determinación de los inmuebles de interés del Gobierno nacional en el pago en especie y los aspectos necesarios para la implementación de las formas de pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte;

Que el inciso 2° del artículo 11 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, modificado por el artículo 45 de la Ley 383 de 1997 establece que: “El incumplimiento en el pago de cualquiera de las cuotas de la contribución de valorización dará lugar a intereses de mora que se liquidarán por cada mes o fracción de mes de retardo en el pago, a la misma tasa señalada en el artículo 635 del Estatuto Tributario para la mora en el pago de los impuestos administrados por la DIAN”;

Que de conformidad con lo dispuesto en el artículo 253 de la Ley 1819 de 2016: “Las exclusiones de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) se predicen de aquellos bienes inmuebles que por su propia naturaleza no reciben beneficio, como consecuencia de la ejecución del proyecto de infraestructura que genera la mencionada contribución y aquellos que por disposición legal han sido considerados no sujetos pasivos de las obligaciones tributarias. Por lo anterior, a los predios que son excluidos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) no se les distribuirá esta por parte de la entidad competente. Para los efectos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), serán bienes inmuebles excluidos los siguientes:

a) Los bienes de uso público, los parques naturales, las tierras comunales de grupos étnicos, las tierras de resguardo y el patrimonio arqueológico y cultural de la Nación, cuando su titularidad radique en una entidad de derecho público, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 63 a 72 de la [Constitución Política](#);

b) Las zonas de cesión obligatoria generadas en la construcción de urbanizaciones, barrios o desarrollos urbanísticos, siempre que al momento de la asignación del gravamen se encuentren abiertos los folios de matrícula inmobiliaria correspondientes a dichas zonas, producto de la demarcación previa por localización y linderos en la escritura pública de constitución de la urbanización, o que se haya suscrito el acta de recibo o toma de posesión por parte de la entidad municipal encargada del espacio público en el municipio, incluidas en el respectivo plano urbanístico;

c) Los predios ubicados en zonas de alto riesgo no mitigable, de conformidad con el listado que para el efecto suministre el Fondo de Prevención y Atención de Emergencias (FOPAE), certificados a la fecha de expedición de la resolución de asignación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV);

d) Las áreas destinadas a tumbas y bóvedas ubicadas en los parques cementerios, cuando no sean de propiedad de los parques cementerios;

e) Los predios de propiedad de delegaciones extranjeras, acreditadas ante el Gobierno colombiano y destinados a la sede, uso y servicio exclusivo de la misión diplomática respectiva;

f) Los edificios propiedad de la Iglesia Católica destinados al culto, las curias diocesanas, las casas episcopales, curales y los seminarios, de conformidad con el Concordato;

g) Los edificios de propiedad de cualquier religión, destinados al culto, a sus fines administrativos e institutos dedicados exclusivamente a la formación de sus religiones”;

Que el artículo 254 de la Ley 1819 de 2016, dispone: “La expedición de los actos administrativos de fijación de la contribución, así como el cobro de los mismos, se sujetarán a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo”;

Que según el artículo 12 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968: “La contribución de valorización constituye gravamen real sobre la propiedad inmueble. En consecuencia, una vez liquidada, deberá ser inscrita en el libro que para tal efecto abrirán los Registradores de Instrumentos Públicos y Privados, el cual se denominará “Libro de Anotación de Contribuciones de Valorización”. La entidad pública que distribuye una contribución de valorización procederá a comunicarla al Registrador o a los Registradores de Instrumentos Públicos de los lugares de ubicación de los inmuebles gravados, identificados éstos con los datos que consten en el proceso administrativo de liquidación”;

Que conforme con el marco normativo expuesto, es objeto del presente decreto reglamentar los asuntos que de manera expresa el legislador de la Ley 1819 de 2016 ordena al Gobierno nacional reglamentar y los demás aspectos necesarios para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, tales como: objeto, definiciones, sujetos, originación, aplicación, distribución, base gravable, censo de propietarios y/o poseedores, liquidación, recaudo y cobro, pago, formas de pago, cobro coactivo, devoluciones, inscripción en el registro de instrumentos públicos, destinación, plazo de inicio de las obras, informe de gestión, balance de estado de resultados, liquidación contable y cierre de los proyectos;

Que por la adición del Libro 4 al Decreto 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria que se realiza a través de este decreto, se hace necesario adicionar el Libro 5 al mismo decreto, para reubicar y reenumerar los artículos 3.2.1.1., 3.2.1.2. y 3.2.1.3. del Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en

Materia Tributaria, relacionados con su vigencia y derogatoria;

Que en cumplimiento de los artículos 3° y 8° de la Ley 1437 de 2011 y de lo dispuesto por el Decreto Único 1081 de 2015, modificado por el Decreto número 270 de 2017, el proyecto de decreto fue publicado en la página web del Ministerio de Transporte el día 19 de noviembre de 2020 hasta el día 4 de diciembre de 2020;

Que en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 39 del Decreto ley 019 de 2012, “Por el cual se dictan normas para suprimir o reformar regulaciones, procedimientos y trámites innecesarios existentes en la Administración Pública”, se solicitó al Departamento Administrativo de la Función Pública que rindiera concepto sobre el presente acto administrativo, y mediante Radicado número 20225010083221 del 18 de febrero de 2022, emitió concepto de aprobación del trámite de procedimiento de la Contribución Nacional de Valorización para el Sector Transporte (CNV);

Que en virtud de lo anterior en el presente decreto se reglamenta la Contribución Nacional de Valorización para el Sector Transporte (CNV);

Que en mérito de lo expuesto,

DECRETA:

Artículo 1°. Adición del Libro 4 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria. Adiciónese el Libro 4 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, así:

“Libro 4

Contribuciones del orden nacional

Parte 1

## Contribuciones del sector transporte

### Título 1

#### Disposiciones para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

#### Capítulo 1

##### Objeto, definiciones y designación del sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.1.1. Objeto. El presente Título reglamenta la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, como gravamen al beneficio adquirido por las propiedades inmuebles, como mecanismo de recuperación de los costos o participación de los beneficios generados por proyectos de infraestructura de transporte.

Parágrafo. Las etapas y subprocesos para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, son:

#### 1. Originación

1.1. Identificación y adopción de la metodología de calificación de proyectos.

1.2. Uso de la metodología de calificación de proyectos.

1.3. Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

#### 2. Implementación

2.1. Distribución.

2.2. Socialización.

2.3. Liquidación de la tarifa.

2.4. Gestión tributaria.

2.5. Seguimiento y cierre.

2.6. Administración de los recursos.

Artículo 4.1.1.1.2. Definiciones. Para efectos de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de que trata el presente título, se tendrán en cuenta las siguientes definiciones:

1. Proyectos de infraestructura de transporte o proyectos de valorización. Son aquellos cuyo objeto se integra por un conjunto de bienes tangibles, intangibles y aquellos que se encuentren relacionados con este, el cual está bajo la vigilancia y control del Estado, y se organiza de manera estable para permitir el traslado de las personas, los bienes y los servicios, el acceso y la integración de las diferentes zonas del país y que propende por el crecimiento, competitividad y mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

2. Sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. El sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, conforme con lo establecido en los artículos 243 y 251 de la Ley 1819 de 2016 es la entidad designada por el Gobierno nacional en representación de la Nación, que tendrá a su cargo llevar a cabo todas las actividades inherentes al sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, tales como: la recaudación que comprende la liquidación, la aplicación y la distribución, la devolución, la fiscalización, la discusión; y el cobro que comprende todas las actividades inherentes al cobro persuasivo y coactivo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

3. Entidad originadora o responsable del proyecto de infraestructura. La entidad originadora o responsable del proyecto de infraestructura es la entidad del sector transporte responsable de la infraestructura de transporte susceptible de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

4. Calificación y priorización de los proyectos o calificación. La calificación y priorización de los proyectos o calificación es la actividad mediante la cual se evalúa por el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte la viabilidad de aplicar la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte sobre un proyecto de infraestructura del sector transporte conforme con la metodología de que trata el artículo 4.1.1.2.4 de este decreto.

5. Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV). La aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) es la actividad dentro del subproceso de originación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, a través de la cual el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías (Invías) en su calidad de sujeto activo, conforme lo autoriza el artículo 249 de la Ley 1819 de 2016, previo estudio técnico y jurídico de viabilidad, aprueba, mediante acuerdo, la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte sobre el proyecto de infraestructura que tenga la capacidad de generar la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, señalando el método a utilizar en el proceso de distribución, determinando de forma preliminar la base gravable, revisando o ajustando la zona de influencia y definiendo el término para realizar el proceso de distribución. Dicha aprobación se materializará mediante acto administrativo de carácter general expedido por parte del Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías) en los términos aprobados por el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías (Invías).

6. Beneficio. El beneficio es la afectación positiva que adquiere o ha de adquirir el bien inmueble en aspectos de movilidad, accesibilidad o mayor valor económico por causa o con

ocasión directa de la ejecución de un proyecto de infraestructura de transporte, de conformidad con lo establecido en el artículo 240 de la Ley 1819 de 2016.

Para calcular el beneficio se debe tener en cuenta la distancia y el acceso al proyecto, el valor de los terrenos, la forma de los inmuebles, los cambios de uso de los bienes, la calidad de la tierra y la topografía, entre otros.

7. Determinación del beneficio generado por el proyecto. La determinación del beneficio generado por el proyecto se determinará cuantitativamente considerando el conjunto de situaciones, fórmulas, proyecciones y todos aquellos factores sociales, económicos, geográficos y físicos que, relacionados entre sí, incrementen el valor económico de los inmuebles, ubicados en la zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización (CNV), frente a una situación sin proyecto.

8. Costo del proyecto de infraestructura del sector transporte. El costo del proyecto de infraestructura del sector transporte comprende todas las inversiones y gastos que el proyecto requiera hasta su liquidación, tales como, pero sin limitarse, al valor de las obras civiles, obras por servicios públicos, costos de traslado de las redes, ornato, amoblamiento, adquisición de los bienes inmuebles, indemnizaciones por expropiación y/o compensaciones, estudios, diseño, interventoría, costos ambientales, impuestos, imprevistos, costos jurídicos, costos financieros, promoción, gastos de administración cuando haya lugar, de conformidad con lo establecido en el inciso 2° del artículo 245 de la Ley 1819 de 2016.

9. Distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. La distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte es la actividad mediante la cual la entidad designada como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) individualiza el valor del tributo a pagar para cada predio.

Artículo 4.1.1.1.3. Designación del sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. Designar como sujeto activo de la Contribución Nacional de

Valorización (CNV) del sector transporte al Instituto Nacional de Vías (Invías) que será el responsable de llevar a cabo las actividades inherentes al sujeto activo de la contribución, dentro de las que se encuentran: la recaudación que comprende la liquidación, la aplicación y la distribución, la devolución, la fiscalización, la discusión; y el cobro que comprende todas las actividades inherentes al cobro persuasivo y coactivo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

## Capítulo 2

### Originación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.2.1. Originación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. La originación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el subproceso a través del cual las entidades responsables del proyecto de infraestructura identifican los proyectos de infraestructura de transporte que podrán ser objeto del tributo y solicitan la calificación ante el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte, quien adoptará la recomendación de aplicar la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para el proyecto. Ello sin perjuicio de lo dispuesto en materia de administración de los recursos recaudados con ocasión de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte conforme con lo establecido en el Decreto número 223 de 2021 sobre otros recursos que administra el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP).

Artículo 4.1.1.2.2. Identificación de los proyectos con mayor potencialidad de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte y presentación al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte. Las entidades responsables de la obra o del proyecto de infraestructura del sector transporte, identificarán según sus necesidades, los proyectos que sean potencialmente

aptos para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Una vez identificadas los proyectos susceptibles de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, las entidades responsables del proyecto de infraestructura del sector transporte, los presentarán al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte para su calificación, atendiendo el cumplimiento de los requisitos previstos en la metodología que adopte el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo.

Posterior a su presentación, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte calificará los proyectos de infraestructura objeto de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), siguiendo la metodología adoptada por el Ministerio de Transporte mediante acto administrativo. En el acta de calificación del proyecto, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte, recomendará el uso de los recursos al órgano de planeación del sector o quién haga sus veces y el término máximo en que el sujeto activo – Instituto Nacional de Vías (Invías) tomará la decisión de aplicar la Contribución Nacional de Valorización (CNV).

Los proyectos que no resulten calificados favorablemente podrán ser objeto de una nueva solicitud de calificación, siempre y cuando se presenten oportunamente conforme con el término que defina mediante acto administrativo el Ministerio de Transporte cuando adopte la metodología.

Cuando un proyecto obtenga calificación favorable del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte, pero no sea priorizado, pasará al banco de proyectos para su eventual priorización dentro del término y condiciones que establezca la metodología que adopte el Ministerio de Transporte mediante acto

administrativo, conforme con lo previsto en el numeral 3.3.1. del Documento Conpes 3996 de 2020.

Artículo 4.1.1.2.3. Calificación. Para la calificación de los proyectos de infraestructura de transporte identificados por la entidad responsable del proyecto de infraestructura de transporte, la respectiva entidad deberá presentar al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte, el proyecto identificado, debidamente sustentado.

La sustentación de la obra o del proyecto identificado, deberá efectuarse conforme con los soportes técnicos y jurídicos que se exijan en la metodología de calificación, así como en los requerimientos de información que para el efecto exija el Ministerio de Transporte.

El Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional Valorización del sector transporte priorizará el o los proyectos sobre los que se aplicará e implementará la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.2.4. Adopción de la metodología para la calificación de proyectos. El Ministerio de Transporte atendiendo a lo previsto en el numeral 3.3.1. del Documento Conpes 3996 de 2020, mediante acto administrativo deberá adoptar la metodología para la presentación y calificación de los proyectos de las entidades responsables del proyecto de infraestructura del sector transporte, empleando criterios técnicos que permitan al sector transporte identificar aquellos proyectos que representan mayor potencialidad de recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

La metodología de calificación deberá tener en cuenta criterios como tipología de obra, caracterización del proyecto, potencial de beneficio generado con su ejecución, número de predios, capacidad de pago de la zona de influencia, así como otros costos que demande la gestión del tributo versus el beneficio que se recibe, y el estado de ejecución de la obra.

Para los proyectos de infraestructura sobre los cuales se aplique y distribuya la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, antes de iniciar su ejecución y el recurso sirva como fuente de pago de esta, se deberá revisar la viabilidad de ejecución del proyecto, esto es, que se cuenta con los elementos técnicos, financieros, jurídicos y los demás que permitan que el proyecto de infraestructura de transporte haya sido catalogado en etapa de factibilidad por la entidad originadora.

Parágrafo. De no existir un número plural de proyectos para seleccionar en la aplicación de la contribución de valorización -CNV del sector transporte, bastará que el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, mediante acta recomiende la procedencia de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte sobre el único proyecto presentado. Lo anterior, teniendo en cuenta aspectos como potencial de captura de valor, costos que demande su recuperación y validación previa de la capacidad de pago.

En el acta que suscriba el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte, se recomendará el uso de los recursos producto del recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, bien sea para las obras o proyectos que señale el Comité o para servir como fuente de pago de la misma obra a la cual se aplica la Contribución Nacional de Valorización (CNV).

Cuando la Contribución Nacional de Valorización (CNV) que se aplicará corresponda a proyectos en ejecución que ya cuenten con cierre financiero, el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), recomendará el proyecto o proyectos en ejecución en los que se usarán los recursos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), generados en el sector.

Artículo 4.1.1.2.5. Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV). Créase el Comité de Calificación y Priorización de

la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV) como un Comité Sectorial que en el marco de los procesos de originación y aplicación de este tributo, se encarga de llevar a cabo la calificación y priorización de los proyectos de infraestructura de transporte que sean puestos en su consideración por el originador del proyecto. Lo anterior de conformidad con lo dispuesto en este decreto. El Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV) estará integrado por:

1. El Ministro de Transporte o su delegado de nivel directivo.
2. El Ministro de Hacienda y Crédito Público o su delegado de nivel directivo.
3. Director General del Departamento Nacional de Planeación (DNP), o su delegado de nivel directivo.
4. El Presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), o su delegado de nivel directivo.
5. El Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), o su delegado de nivel directivo.

Lo anterior en los términos del artículo 9° de la Ley 489 de 1998. Una vez se instale el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV), este adoptará su propio reglamento.

El Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV) será presidido por el Ministro de Transporte o su delegado del nivel directivo. La secretaría técnica del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV) estará a cargo del Director del Instituto Nacional de Vías (Invías) o su delegado de nivel directivo.

Parágrafo. Podrán asistir como invitados, con derecho a voz, pero sin derecho a voto, cualesquiera otros servidores públicos del sector transporte que disponga el Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV) en cada oportunidad.

### Capítulo 3

#### Aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.3.1. Análisis y estudio para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en el sector transporte. El análisis y estudio para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es la actividad a través de la cual el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), una vez emitida la decisión de calificación y priorización del proyecto de infraestructura de transporte, realiza el análisis y estudio para la expedición del acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.3.2. Zona de influencia. La zona de influencia será determinada por la entidad originadora del proyecto de infraestructura, y corresponderá a criterios puramente técnicos en los términos previstos en el presente artículo, conforme con lo previsto en el inciso 2° del artículo 241 de la Ley 1819 de 2016.

La decisión relativa a la determinación de la zona de influencia de que trata el inciso primero del presente artículo podrá ser modificada por el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), en los actos administrativos de aplicación y distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), atendiendo los criterios técnicos que se establecen en el artículo 4.1.1.3.3 del presente decreto.

Artículo 4.1.1.3.3. Criterios técnicos para la determinación de la zona de influencia. Para la determinación de la zona de influencia de que trata el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, y

la revisión y ajuste de que trata el artículo 4.1.1.3.2 del presente decreto, se tendrán en cuenta los siguientes criterios técnicos:

1. La determinación del área de impacto o beneficio de la obra teniendo en cuenta el tipo de obra de infraestructura de transporte, según los impactos positivos generados en movilidad, accesibilidad o mayor valor económico en los inmuebles.
2. La ubicación de los inmuebles de la zona de impacto o beneficio del proyecto, dentro del régimen general de clasificación del suelo, usos, tratamientos urbanísticos contenidos en los planes de ordenamiento, planes básicos o esquemas de ordenamiento territorial, y/o sus normas reglamentarias.
3. La identificación del sector catastral, barrio, comuna, vereda o cualquier otra división político-administrativa del municipio en su clasificación urbana, rural o de expansión urbana.
4. La identificación de barreras naturales para la propagación del beneficio, tales como: cuerpos de agua, accidentes geográficos, entre otros, cada uno de los cuales deberá ser evaluado no solo en su componente ambiental sino en su relación con la conectividad/movilidad del territorio posiblemente beneficiado por el proyecto de infraestructura de transporte objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.
5. La identificación de barreras artificiales para la propagación del beneficio como:
  - 5.1. Otras infraestructuras de transporte que por su funcionalidad proveen de conectividad/movilidad en mejores condiciones (tiempo y costos) o similares a las que provee el proyecto de infraestructura de transporte objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en el mismo territorio.

5.2. Infraestructura de transporte de cualquier funcionalidad, que por su falta de mantenimiento impidan totalmente la conectividad que se generaría a través del proyecto de infraestructura de transporte objeto de Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en el territorio.

6. La identificación de áreas sujetas a exclusión de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en los términos del artículo 253 de la Ley 1819 de 2016.

7. Las características generales de los predios que hacen parte o se derivan de la base catastral y/o del censo identificando usos, destinos económicos y estratificación socioeconómica de los inmuebles.

Artículo 4.1.1.3.4. Acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. El acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el acto administrativo que expide el Instituto Nacional de Vías (Invías) donde se contempla el método para el cálculo del beneficio individual para la distribución y liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) por cada proyecto de infraestructura presentado. En este acto administrativo se revisa y/o ajusta la zona de influencia determinada por la entidad pública del orden nacional responsable del proyecto de infraestructura conforme con lo previsto en el artículo 241 de la Ley 1819 de 2016, se determina la base gravable de que trata el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, y se establece el término para realizar la distribución y liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), en desarrollo de lo previsto en el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016.

El acto administrativo de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte deberá ser publicado en el Diario Oficial.

Artículo 4.1.1.3.5. Estudios requeridos y determinación del método y costos de los proyectos para la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV). El Instituto

Nacional de Vías (Invías), deberá elaborar los estudios técnicos y jurídicos de viabilidad del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, en relación con los costos de administración y la proyección del recaudo a obtener según el análisis de la zona de influencia, la capacidad de pago de los potenciales sujetos pasivos y el beneficio.

Lo anterior para que el Consejo Directivo del Instituto Nacional de Vías (Invías), decida sobre la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, sobre cada proyecto de infraestructura de transporte que tenga la capacidad de generar la Contribución Nacional de Valorización (CNV), determinando el método a aplicar en la distribución y la determinación del costo de los proyectos para la determinación de la base gravable, conforme con lo previsto en el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016 y en los Capítulos- 4 y 5 del presente decreto, y la posterior expedición del acto administrativo de carácter general por parte del Director General.

Artículo 4.1.1.3.6. Oportunidad para la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV). El Instituto Nacional de Vías (Invías), conforme con la metodología de aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) y la necesidad de recursos para el sector señalada en el acto del Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte previa verificación del estado de ejecución de la obra con la entidad responsable del proyecto de infraestructura objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, decidirá si aplica la contribución antes o durante la ejecución del proyecto de infraestructura, estableciendo en el mismo acto, el término para realizar la distribución de la contribución, conforme con lo previsto en el artículo 250 de la Ley 1819 de 2016 y el artículo 4.1.1.3.4. del presente decreto.

El Instituto Nacional de Vías (Invías) sólo podrá emitir el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, para las obras o

proyectos de infraestructura que sean factibles, en los términos definidos en el artículo 12 de la Ley 1682 de 2013, o la norma que la modifique, adicione o sustituya.

Parágrafo. En los términos del artículo 250 de la Ley 1819 de 2016, el sujeto activo tendrá hasta cinco (5) años a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) de cada proyecto para establecer, mediante acto administrativo las contribuciones individuales a los sujetos pasivos de la misma.

Los cinco (5) años de que trata el inciso primero del parágrafo del presente artículo, se contarán a partir de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, que, para el caso, es la fecha de publicación del respectivo acto administrativo en el diario oficial. Este plazo es el plazo máximo que tiene la Nación que actúa a través del sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), para publicar el acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) y notificar los actos de liquidación individual de la tarifa a los sujetos pasivos.

## Capítulo 4

### Distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.4.1. Distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. La distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el subproceso a través del cual, el sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías), de acuerdo con el sistema y método de distribución seleccionado en el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), determina, mediante acto administrativo, soportado en el respectivo documento técnico que debe hacer parte del acto administrativo frente a cada uno de los predios ubicados en la zona de influencia, los criterios y condiciones para individualizar el beneficio.

La actividad de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector

transporte, inicia con la realización de un censo predial donde se definirán plenamente los propietarios o poseedores de los predios, y las circunstancias físicas, económicas, sociales y de usos de la tierra de los predios ubicados en la zona de influencia.

Posterior a la expedición del acto administrativo de que trata el presente artículo, el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá agotar el proceso de divulgación o socialización del proyecto de valorización que se deberá realizar con la comunidad ubicada dentro de la zona de influencia, conforme con los planes de socialización que se establezcan para cada proyecto.

Artículo 4.1.1.4.2. Plan de divulgación y socialización. El Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá estructurar y llevar a cabo un plan de divulgación y socialización a través del cual se informe de manera oportuna y adecuada a los ciudadanos, por medio de los diferentes canales idóneos, sobre la existencia del proyecto de valorización, su alcance, las formas de pago, los canales tecnológicos para cumplir de manera ágil con el pago de la obligación y de manera pormenorizada el proyecto sobre el que se aplica la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, señalando sus virtudes y el beneficio que genera para la población en la zona de influencia.

Artículo 4.1.1.4.3. Publicidad de la información. Las entidades responsables de los proyectos de infraestructura seleccionados para la aplicación del cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, deberán implementar en un plazo no mayor a un (1) año contado a partir de la expedición del presente decreto, una herramienta de información que permita a la ciudadanía y al Instituto Nacional de Vías (Invías), consultar la información actualizada sobre las obras o proyectos de infraestructura objeto de cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.4.4. Censo de los sujetos pasivos propietarios y/o poseedores y predial. Para la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el

Instituto Nacional de Vías (Invías) deberá realizar el censo de los sujetos pasivos propietarios y/o poseedores y predial dentro del área de influencia.

Artículo 4.1.1.4.5. Soportes requeridos para la elaboración del Censo de propietarios y/o poseedores y predial. Para la construcción del censo de propietarios o poseedores y predial de que trata el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 y el presente artículo el Instituto Nacional de Vías (Invías), podrá requerir información o suscribir convenio para que la Superintendencia de Notariado y Registro, el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las autoridades ambientales, las entidades territoriales, las empresas de servicios públicos domiciliarios y demás entes que posean información de las que serían las zonas de influencia, le entreguen información georreferenciada de las mismas y de los proyectos beneficiarios de las obras, en los plazos y condiciones que se acuerden.

Con base en los soportes técnicos, que identifiquen la necesidad de mejorar la calidad de la información física, jurídica y económica extraída de las bases de información catastral, podrá el Instituto Nacional de Vías (Invías), realizar un censo o muestreo en campo y cruzar información con las entidades competentes, permitiéndole identificar otros aspectos técnicos necesarios para la determinación de las características físicas, jurídicas y económicas que se requieran para aplicar los criterios de distribución y costos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte a cada predio.

Parágrafo. Una vez elaborado el censo de propietarios y/o poseedores y predial, el Instituto Nacional de Vías (Invías) lo publicará en la página web de la entidad, previamente a la realización de la liquidación individual de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, para que los interesados propietarios y/o poseedores de los inmuebles localizados dentro de la zona de influencia, realicen de manera voluntaria la actualización de la información, según consideren pertinente.

Artículo 4.1.1.4.6. Plazo para la distribución de la Contribución Nacional de Valorización

(CNV) del sector transporte. El plazo para la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) es el establecido en el parágrafo del artículo 4.1.1.3.6. del presente decreto.

Artículo 4.1.1.4.7. Selección del método de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. En el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de que trata el artículo 4.1.1.3.4 del presente decreto, se deberá seleccionar el método de distribución del beneficio que será aplicado y desarrollado en el acto administrativo de distribución de la contribución de valorización – CNV del sector transporte atendiendo lo previsto en el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016.

Con base en los indicadores de capacidad de pago y en las necesidades de recursos como fuente de pago de los proyectos de infraestructura de transporte, se deberá determinar en el acto administrativo de distribución las cuotas, los descuentos y plazos para el pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, para el proyecto objeto del tributo.

Artículo 4.1.1.4.8. Técnicas para la aplicación de los métodos de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. En desarrollo del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016 y para que el sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte seleccione el método de distribución en cada proyecto de infraestructura priorizado para la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se tendrán en cuenta las siguientes técnicas:

1. Método de doble avalúo: El método del doble avalúo permite establecer el beneficio o valorización que se genera en los predios del área de influencia por efecto de la ejecución de una obra pública o proyecto de infraestructura de transporte. Para medir el potencial de beneficio económico se podrán realizar estudios del impacto o valorización generada por

obras o proyectos de infraestructura de transporte semejantes realizadas en las zonas similares luego de terminadas las obras y hasta 3 o 5 años después de ejecutadas y se aplicarán los datos que se infieran de estos estudios ex post, para determinar la valorización ex ante, previo a la construcción de una obra o proyecto de infraestructura generador de la Contribución Nacional de Valorización (CNV).

2. Método de rentabilidad: El método de rentabilidad permite medir el beneficio en los inmuebles y determinar la capacidad de pago en función de la renta del suelo urbano o rural.

3. Métodos de frentes, áreas, zonas o franjas: Los métodos de los literales c, d, e y f del párrafo 1° del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, denominados de frentes, áreas, zonas o franjas, son métodos propios de distribución de la base gravable. Estos métodos son aptos para distribuir en un número reducido de predios que conformen la zona de influencia.

4. Método de factores: El método de factores de beneficio de que trata el literal g) del párrafo 1° del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, permite distribuir la capacidad de absorción del beneficio por parte de los inmuebles localizados en la zona de influencia y obtener la cuantía de la tarifa individual sobre factores expresados en índices que expresen aspectos de cada inmueble como distancia y acceso a la obra, valor de los terrenos, forma y topografía, cambios de uso por causa de la obra, usos definidos en las normas de ordenamiento territorial, calidad o productividad del suelo, situación socioeconómica de los sectores en la zona de influencia de cada inmueble.

5. Método de factores únicos de comparación: El método de los factores únicos de comparación al que se refiere el literal h) del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, debe ser soportado en estudios de economía regional y urbana y estudios expost de la valorización generada en obras similares en el país o región.

6. Método de avalúos ponderados por distancia: El método de avalúos ponderados por

distancia de que trata el literal i) del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, se prefiere su uso, en zonas que cuenten con avalúos catastrales actualizados, o con avalúos de mercado.

Parágrafo 1°. Para obtener mayor exactitud en el cálculo del beneficio que reciben los inmuebles, se podrán combinar los métodos autorizados por el artículo 248 de la Ley 1819 de 2016.

Parágrafo 2°. Conforme a lo previsto en el parágrafo 2° del artículo 248 de la Ley 1819 de 2016, corresponde al Invías para el caso de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, determinar el método a aplicar en cada proyecto de valorización, para la distribución y liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte por cada proyecto de infraestructura, para lo cual podrá proponer métodos técnicos adicionales a los aquí listados.

Artículo 4.1.1.4.9. Memoria Técnica. El Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá elaborar una memoria técnica que dé cuenta de los estudios técnicos y jurídicos realizados previamente para la correcta distribución de la contribución de valorización – CNV del sector transporte, que hará parte del respectivo acto administrativo.

La memoria técnica de que trata el presente artículo se deberá publicar como anexo del acto administrativo de distribución, en la página web del Instituto Nacional de Vías (Invías), y deberá contener como mínimo:

1. El sustento normativo que permita la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.
2. El sustento de la definición del sistema y método adoptado en el acto de aplicación y con base en el cual se realiza la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

3. El sustento normativo y técnico aplicado para la definición de la zona o área de influencia.
4. La descripción detallada de la obra o del proyecto de infraestructura objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.
5. La descripción detallada del proceso de planeación para seleccionar la obra objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.
6. El sustento de la determinación definitiva del monto distribuible.
7. La descripción detallada del censo de propietarios y poseedores y predial realizado, el cual será un anexo de la memoria técnica.
8. El sustento de la cuantificación de la capacidad de pago y del estudio de beneficio económico.
9. La descripción detallada del régimen de exclusiones o tratamientos preferenciales, con detalle de los alcances presupuestales, financieros e incluso técnicos.

El Instituto Nacional de Vías (Invías) deberá implementar un sistema de información del proceso de aplicación, distribución, liquidación, recaudo y cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.4.10. Acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en el sector transporte. El Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá expedir la resolución de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, donde se sustente la aplicación del método de distribución previamente seleccionado en el acto administrativo de aplicación.

Artículo 4.1.1.4.11. Publicación del acto administrativo de distribución de la Contribución

Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte y del soporte técnico. El acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte y el soporte técnico del mismo, deberá ser publicado por el Instituto Nacional de Vías (Invías) en el Diario Oficial.

## Capítulo 5

Elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura y aplicación del sistema para determinar costos y beneficios de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.5.1. Elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura considerando las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los proyectos y/o los valores de los contratos. Los elementos para la determinación del costo de los proyectos de infraestructura considerando las inversiones en las etapas de preinversión y ejecución de los proyectos y/o los valores de los contratos para la determinación de la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de que trata el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016, son:

El costo del proyecto de infraestructura correspondiente a los estudios, diseños, obras, ejecución, financiación, gestión predial, afectaciones urbanísticas, indemnizaciones por expropiación en donde se incluya daño emergente y lucro cesante, compensaciones, construcciones, instalaciones, reajustes, imprevistos, interventoría, obras de ornato y amoblamiento, impuestos. También podrá tenerse en cuenta el costo integral de la rehabilitación y/o recuperación de la infraestructura a ser financiada mediante valorización. Este costo se denominará el presupuesto de obra o del de infraestructura.

Cuando se ordene la ejecución de un proyecto sobre el que se aplique e implemente la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, que requiera la construcción de obras y redes de servicios públicos necesarios para atender la demanda

prevista en la zona de influencia delimitada para el efecto, se deberá determinar si dichos costos deben ser asumidos por las empresas prestadoras de servicios públicos domiciliarios de conformidad con lo establecido en la Ley 142 de 1994 o las normas que la modifiquen, adicionen o sustituyan, caso en el cual, los costos deberán ser descontados del presupuesto integral del proyecto de infraestructura para el efecto del cálculo del costo del proyecto y/o el valor de los contratos para la determinación de la base gravable.

Para tales fines deberán considerarse al menos los siguientes costos:

1. Un porcentaje determinado técnicamente como posibles imprevistos.
2. Hasta un máximo del treinta por ciento (30%) del valor correspondiente a los componentes señalados en estos numerales, para gastos de recaudación de las contribuciones.

Parágrafo 1°. Si el valor de los costos calculados conforme con lo dispuesto en el presente artículo, supera el del beneficio obtenido, el valor deberá reducirse hasta llegar al valor del beneficio cuantificado, sin que en ningún caso la base gravable supere la capacidad de pago de los sujetos pasivos de la contribución.

Parágrafo 2°. Si por su extensión y/o por razones de orden técnico, se concluye que no hay lugar a efectuar la distribución de la contribución para todo el proyecto de infraestructura, se podrá dividir esta en diferentes tramos o sectores siguiendo las unidades funcionales de ejecución de las obras según corresponda, que para el efecto podrán constituir procesos autónomos de aplicación e implementación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Parágrafo 3°. La modificación de la zona de influencia dará lugar a la modificación del acto administrativo que la estableció.

Artículo 4.1.1.5.2. Criterios aplicables al sistema para la determinación de los costos y beneficios. Conforme a lo previsto en el artículo 247 de la Ley 1819 de 2016, el sistema para determinar los costos y beneficios asociados a la obra de infraestructura estará integrado por el costo del proyecto, de acuerdo con la base gravable, y la distribución del beneficio generado a los sujetos pasivos de la contribución.

Se calculará el costo del proyecto según la base gravable y se determinará cuantitativamente el beneficio generado por el mismo considerando el conjunto de situaciones, fórmulas, proyecciones y todos aquellos factores sociales, económicos, geográficos y físicos que relacionados entre sí incrementen el valor económico de los inmuebles, ubicados en la zona de influencia para la Contribución Nacional de Valorización (CNV), frente a una situación sin proyecto.

El sistema para la determinación de los costos y beneficios asociados a la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) de que trata el artículo 247 de la Ley 1819 de 2016 y el presente artículo, atenderá los criterios de:

1. Determinación de los costos del proyecto de infraestructura objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), a nivel de factibilidad, que permita establecer el presupuesto de la obra a ejecutarse; o en los presupuestos ejecutados de las obras generadoras de la contribución según sea el caso, y bajo los parámetros de definición de los costos del proyecto de infraestructura a que se refiere el artículo 245 de la Ley 1819 de 2016 y que se desarrollan en el artículo 4.1.1.5.1 del presente decreto.
2. Cuantificación de los gastos de administración de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), preliminares para la expedición de la resolución de aplicación y definitivos para la expedición de la resolución de distribución, con el fin de establecer la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización (CNV).
3. Cuantificación de la zona de influencia preliminar para la expedición de la resolución de

aplicación y de la zona de influencia definitiva para la expedición resolución de distribución, los beneficios generados en los bienes inmuebles de dicha zona sustentados en los impactos positivos reflejados en la movilidad, accesibilidad, mayor valor económico, condiciones socioeconómicas y geográficas que sustenten el incremento en el valor económico de los inmuebles.

4. Cuantificación de la capacidad de pago de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), en los términos del artículo 246 de la Ley 1819 de 2016, para su definición y aplicación sobre la base gravable, sustentados en estudios o referentes históricos de capacidad contributiva de tributos a la propiedad inmueble que se paguen sobre los bienes inmuebles objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV). La cuantificación de la capacidad de pago también podrá efectuarse considerando la estratificación socioeconómica, la clasificación del suelo, el destino económico, la capacidad productiva de los terrenos rurales o el valor de los inmuebles sujetos a la contribución.

5. Individualización de los predios del área de influencia e identificación de las características de los predios incluidas las recogidas en el censo, para la aplicación de los métodos en la resolución de distribución y en la resolución de liquidación individual de la tarifa a aplicar.

Artículo 4.1.1.5.3. Unidades de valor constante en la base gravable de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. La base gravable para cada proyecto de infraestructura de transporte objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se expresará en unidades de valor constante y tendrá en cuenta el Índice de Costos de Construcción Pesada (ICCP), las condiciones de pago y de reajuste de precios de los contratos de las obras, las condiciones contractuales de los empréstitos con los que se financien las obras, entre otros.

Cuando la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se distribuya

antes o durante la ejecución del proyecto de infraestructura de transporte, su costo se determinará con base en lo definido en los estudios de factibilidad como presupuesto de la obra o proyecto de infraestructura.

Cuando la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se distribuya después de ejecutado el proyecto de infraestructura de transporte, se tomará en cuenta el costo total o parcial y no se podrá incluir porcentaje alguno para imprevistos.

## Capítulo 6

Fijación o liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.6.1. Fijación o liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para los sujetos pasivos de la zona de influencia. La definición o liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para los sujetos pasivos de la zona de influencia, es el subproceso a través del cual el Instituto Nacional de Vías (Invías), designado como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector de transporte, realiza todas las actividades inherentes a la definición o liquidación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, que cada uno de los sujetos pasivos de la zona de influencia debe pagar.

Con base en el acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), expedirá los actos administrativos de liquidación individual de la tarifa.

Los actos administrativos de liquidación individual de la tarifa son actos de carácter particular y concreto y para su expedición se aplicará lo previsto en la Parte XII de la Ley 1819 de 2016 y la Parte 1 del presente decreto.

Artículo 4.1.1.6.2. Acto administrativo de liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. El Instituto Nacional de Vías (Invías), expedirá el acto administrativo de liquidación individual de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, donde se determinará la tarifa que corresponde pagar a los sujetos pasivos por cada predio, con base en los procedimientos y criterios fijados por el método de distribución, que califiquen las características diferenciales de los mismos y las circunstancias particulares que los identifican dentro de la zona de influencia, en aplicación de la resolución de distribución.

Los criterios de liquidación tomados para la distribución de la base gravable serán los que tenga el bien inmueble al momento de expedición del acto administrativo de distribución.

Una vez en firme el acto administrativo de liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, este prestará mérito ejecutivo.

Artículo 4.1.1.6.3. Notificación de los actos administrativos de liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV). La notificación de los actos administrativos de liquidación individual de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el proceso a través del cual, el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), notifica a la dirección de los predios obtenida del censo, o a la suministrada por la autoridad catastral, o a la dirección específica personal electrónica o física informada al Instituto Nacional de Vías (Invías) por el sujeto pasivo, en el término señalado en la publicación del censo, los actos de liquidación individual de la tarifa a los sujetos pasivos, de conformidad con lo establecido en el Código Contencioso Administrativo y de Procedimiento Administrativo (CPACA).

Parágrafo 1°. Si durante el proceso de discusión, devolución o cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el contribuyente o apoderado señalan

expresamente una dirección física o electrónica para que se les notifiquen los actos administrativos del respectivo proceso, el sujeto activo -Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá hacerlo a dicha dirección.

Parágrafo 2°. El Instituto Nacional de Vías (Invías), en la página web del proyecto, deberá disponer de un mecanismo, para que los contribuyentes informen las direcciones electrónicas y/o las direcciones físicas personales comprobadas, a las cuales se les pueda enviar copia del acto de liquidación individual de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.6.4. Normatividad aplicable. Conforme con lo previsto en el artículo 254 de la Ley 1819 de 2016, la expedición de los actos administrativos de fijación de la contribución, así como el cobro de estos, se sujetarán a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

Artículo 4.1.1.6.5. Revisión y ajuste de la zona de influencia y modificación del acto administrativo de aplicación y/o distribución de la Contribución Nacional de Valorización del Sector Transporte (CNV). La zona de influencia podrá ser revisada y ajustada por el Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías), previa información al Consejo Directivo del Invías, mediante acto administrativo debidamente motivado. Así mismo, podrá ser ampliada o disminuida luego de evidenciadas las imprecisiones en la determinación preliminar del acto administrativo de aplicación a través del procedimiento que para el efecto establezca el Instituto Nacional de Vías (Invías) para la respectiva revisión y ajuste.

Una vez revisada y ajustada la zona de influencia, el Director del Instituto Nacional de Vías (Invías), previa información al Consejo Directivo del Invías, deberá modificar el acto administrativo de aplicación y/o distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Si al realizar la revisión y ajuste de la zona de influencia y modificar el acto administrativo de

aplicación y/o distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se excluyen inmuebles, en el acto administrativo que adopte la modificación del acto de aplicación y/o distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se deberá ordenar la devolución de los pagos de lo no debido a los propietarios y/o poseedores de los respectivos inmuebles, según resulte procedente, sin que ello implique un ajuste sobre la distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte entre los sujetos pasivos que continúen dentro del área de influencia.

Cuando la modificación del acto administrativo de aplicación y/o distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte amplíe la zona de influencia, deberá ordenarse la liquidación y cobro de los valores a cargo de los sujetos pasivos de las nuevas áreas incluidas, previo agotamiento de las etapas requeridas para el efecto respecto de estos últimos.

Sin perjuicio de lo anterior, el valor total acumulado de las liquidaciones individuales de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para cada proyecto nunca podrá ser superior al valor de la base gravable.

## Capítulo 7

Recaudo y cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.7.1. Recaudo y cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. El recaudo y cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es el subproceso a través del cual el Instituto Nacional de Vías (Invías), designado como sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, realiza todas las actividades inherentes al recaudo y cobro de la Contribución Nacional de Valorización (CNV), previas las actividades a que haya lugar.

Para el recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías), deberá disponer los canales o medios para que los ciudadanos realicen el pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, a través de las entidades bancarias o financieras autorizadas para tal fin.

Le corresponde al sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías) llevar a cabo la gestión de cobro persuasivo, coactivo, y dentro de los procesos especiales si hubiere lugar a ello, de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, cuando los sujetos pasivos se encuentren en mora en el cumplimiento de la obligación sustancial de pago dentro del plazo o los plazos previstos para el cumplimiento de la respectiva obligación por el Gobierno nacional, atendiendo lo previsto en el artículo 252 de la Ley 1819 de 2016.

## Capítulo 8

Formas de pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.8.1. Formas de pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. La Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte se podrá pagar en dinero o en especie.

El pago en especie sólo procederá cuando se trate de bienes inmuebles de interés del Gobierno nacional que para el efecto corresponden a aquellos bienes inmuebles necesarios y adecuados jurídica y técnicamente para la realización de obras de infraestructura pública.

El pago en dinero de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte se podrá realizar, así:

1. Pago total o inmediato o;

2. Pago por vigencias, entendida la vigencia como el período que da comienzo el primer

(1) día de cada año y termina el treinta y uno (31) de diciembre de la misma anualidad;

El pago en dinero de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte podrá diferirse hasta por un período de veinte (20) años y en cuotas periódicas, de acuerdo con la capacidad de pago, la gestión eficiente de cobro, la relación costo beneficio para la gestión tributaria, la necesidad de los recursos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte para el apalancamiento de los proyectos de infraestructura de transporte, según lo establezca el sujeto activo. A los pagos diferidos se les aplicarán los intereses de financiación a las tasas determinadas en el artículo 4.1.1.8.2 del presente decreto.

En todos los casos, el acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, deberá desarrollar las condiciones generales para adoptar una, varias o todas las opciones de pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de que trata el presente artículo, además de incorporar las políticas de recaudo, la priorización de la cartera pública, las formas de pago y la liquidación de los intereses de financiación y de mora conforme con las disposiciones legales y reglamentarias vigentes y aplicables.

Parágrafo 1°. Para mejorar la eficiencia de la gestión del recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se podrán ofrecer descuentos por pronto pago en los términos que se defina en el acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte por el Director General del Instituto Nacional de Vías (Invías).

Parágrafo 2°. Se podrán celebrar acuerdos de pago sobre los saldos insolutos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, que permitan mejorar la eficiencia de la gestión del recaudo. Los acuerdos de pago sobre los saldos insolutos de la

Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte de que trata el artículo 252 de la Ley 1819 de 2016 y el presente capítulo se sujetarán a lo dispuesto en el Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

Artículo 4.1.1.8.2. Directrices de obligatorio cumplimiento para la expedición del acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. En todos los casos el acto administrativo de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte deberá tener en cuenta como directrices obligatorias:

1. Las opciones de pago en dinero de que trata el artículo 4.1.1.8.1 del presente decreto.
2. Conforme con lo previsto en el artículo 252 de la Ley 1819 de 2016, el pago en dinero podrá diferirse hasta por un período de veinte (20) años y en cuotas periódicas según lo establezca el sujeto activo, de acuerdo con la capacidad de pago del sujeto pasivo. A los pagos diferidos se les aplicarán los intereses de financiación conforme con lo establecido en el numeral 7 del presente artículo. Se podrán ofrecer descuentos por pronto pago, o celebrar acuerdos de pago que permitan mejorar la eficiencia de la gestión de recaudo.
3. Los plazos para el pago oportuno de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte y cuyo incumplimiento dará lugar al pago de los intereses de mora que corresponda.
4. Los intereses de financiación en los casos en que se difiera el pago de la contribución nacional de valorización -CNV del sector transporte hasta por veinte (20) años.
5. El incumplimiento del pago de tres (3) cuotas consecutivas de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte en el plazo diferido hasta por veinte (20) años dará lugar a exigir la totalidad del saldo de la obligación principal junto con los intereses de financiación que se hayan causado y los intereses de mora que corresponda.

6. Podrán restituirse los plazos por una (1) sola vez al sujeto pasivo que hubiere incumplido el pago de dos (2) cuotas sucesivas, si con la tercera (3) cuota, paga el valor de las dos (2) cuotas vencidas más los intereses de financiación que se hayan causado y los intereses de mora que corresponda.

7. A los pagos diferidos se les aplicarán los intereses de financiación equivalentes a la tasa DTF más seis (6) puntos porcentuales.

8. Los intereses de mora se liquidarán por cada mes o fracción de mes de retardo en el pago, a la misma tasa señalada en el artículo 635 del Estatuto Tributario para la mora en el pago de los impuestos administrados por la Unidad Administrativa Especial Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales (DIAN). Lo anterior conforme con lo previsto en el inciso 2° del artículo 11 del Decreto Legislativo número 1604 de 1966, adoptado como legislación permanente por el artículo 1° de la Ley 48 de 1968 y modificado por el artículo 45 de la Ley 383 de 1997.

9. Cuando el contribuyente discuta en sede administrativa el acto de liquidación de la tarifa de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, a través del recurso que contra el referido acto procede, el contribuyente tendrá un plazo igual al otorgado a los demás contribuyentes para el pago total con descuento de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, liquidada a su cargo. El término para acogerse al descuento se contará a partir del día siguiente a la fecha en que se notifica la decisión que agote la vía gubernativa. Lo anterior considerando, que el acto que se discute en sede administrativa carece de firmeza y en consecuencia aún no es un título ejecutivo apto para el cobro coactivo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.8.3. Medios de pago. Son medios de pago las alternativas que se otorgan a los sujetos pasivos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, para el pago en dinero y/o en especie.

Los medios de pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) son los siguientes:

1. En dinero: Efectivo, tarjetas débito, tarjetas de crédito, cheques de gerencia, cheques girados sobre la misma plaza de la oficina que lo recibe y únicamente a la orden de la entidad financiera receptora, cuando sea del caso, cheques librados por un establecimiento de crédito sometido al control y vigilancia de la Superintendencia Financiera de Colombia, o cualquier otro medio de pago como transferencias electrónicas o abonos en cuenta, bajo su responsabilidad, a través de canales presenciales y/o electrónicos.
2. En especie: El pago en especie podrá efectuarse a través de los inmuebles que se considere de interés del Gobierno nacional conforme con lo previsto en el artículo 4.1.1.8.1 del presente decreto.

La declaratoria de interés de los bienes que los propietarios ofrezcan para los pagos en especie de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, se hará por el sujeto activo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, en cada caso, previa valoración de estos, y análisis sobre el cumplimiento de los criterios previstos en la reglamentación que expida el Gobierno nacional.

El pago en especie se entiende realizado cuando el sujeto activo registra, a favor de la entidad que corresponda según la reglamentación que el Gobierno nacional expida para el efecto, el acto administrativo a través de la cual recibe el inmueble que se considere de interés del Gobierno nacional y declara pagada la obligación sustancial por concepto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 4.1.1.8.4. Mora en el pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) en el sector transporte. El pago extemporáneo de la contribución de valorización – CNV en el sector transporte, causará intereses moratorios en los términos de los artículos 634 y 635 del Estatuto Tributario o la norma que los modifique, adicione o sustituya. En todo caso, los intereses de mora se liquidarán a la tasa de interés vigente al momento del respectivo pago.

## Capítulo 9

### Cobro coactivo

Artículo 4.1.1.9.1. Cobro coactivo. El Instituto Nacional de Vías (Invías), adelantará de oficio los procesos administrativos de cobro coactivo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, contra los contribuyentes obligados al pago de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte que se encuentren en mora, atendiendo el procedimiento previsto en el Estatuto Tributario. Lo anterior conforme con lo señalado en el numeral 3 del artículo 100 del Código de Procedimiento Administrativo y de lo Contencioso Administrativo (CPACA).

## Capítulo 10

### Devolución de pagos en exceso, pagos de lo no debido y de los valores recaudados

Artículo 4.1.1.10.1. Pagos en exceso y de lo no debido. Los pagos en exceso y de lo no debido que realicen los contribuyentes de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, podrán ser solicitados en devolución ante el sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías), conforme con el procedimiento previsto en el Estatuto Tributario.

Artículo 4.1.1.10.2. Devolución de valores recaudados por incumplimiento del plazo para el inicio del proyecto de infraestructura objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV). El incumplimiento del plazo establecido por el sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías), en el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, de acuerdo con lo establecido en el artículo 4.1.1.12.1 del presente decreto, dará lugar a la devolución de los valores recaudados, que en ningún caso

podrán ser inferiores a los pagados por los sujetos pasivos, de conformidad con el esquema financiero establecido en el acto administrativo de aplicación y respetando las condiciones del mercado financiero en las que se administraron los recursos.

Artículo 4.1.1.10.3. Competencia para la devolución de pagos en exceso de lo no debido y de valores recaudados. La competencia para la devolución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, es del sujeto activo – Instituto Nacional de Vías (Invías), conforme con el procedimiento previsto en el Estatuto Tributario para los pagos en exceso y de lo no debido.

## Capítulo 11

Inscripción en el registro de instrumentos públicos de la contribución del sector transporte y subrogación

Artículo 4.1.1.11.1. Inscripción en el registro de instrumentos públicos de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte y subrogación. La Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, de que trata el presente decreto, constituye un gravamen real sobre la propiedad inmueble, que deberá ser inscrito en el registro de instrumentos públicos, previa solicitud del Instituto Nacional de Vías (Invías), siempre que la resolución de liquidación individual de la tarifa se encuentre ejecutoriada.

Cuando el pago se encuentre diferido en cuotas y haya un saldo pendiente de una (1) o más cuotas, se dejará constancia de tal condición en el estado de cuenta que se expida para fines notariales y de registro y así se asentará en el registro indicando las cuotas pendientes de pago.

Los registradores de instrumentos públicos no podrán registrar escritura pública alguna, ni particiones, ni adjudicaciones en juicios de sucesión o divisorios, ni diligencias de remate sobre predios afectados por la Contribución Nacional de Valorización (CNV), hasta que el

Instituto Nacional de Vías (Invías) o quien haga sus veces, le solicite la cancelación del registro de dicho gravamen por haberse extinguido la obligación, o autorice su inscripción por estar a paz y salvo el inmueble, cuando el pago se realice por cuotas periódicas.

Artículo 4.1.1.11.2. Expedición del paz y salvo para fines notariales y de registro. El paz y salvo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte que se expida por el Instituto Nacional de Vías (Invías), para fines notariales y de registro directamente o a través del mecanismo electrónico o en línea que para el efecto se adopte, deberá identificar el concepto de la obligación tributaria precisando el estado de la respectiva obligación y la resolución en firme de la liquidación individual de la tarifa.

## Capítulo 12

Plazo de inicio de las obras, informe de gestión, balance de estado de resultados y cierre del proyecto para efectos de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte

Artículo 4.1.1.12.1. Plazo de inicio de las obras para efectos de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. Para efectos de la aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el sujeto activo Instituto Nacional de Vías (Invías), en el acto administrativo de aplicación de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, definirá para cada proyecto de infraestructura objeto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte, el plazo máximo para iniciar el proyecto que no podrá exceder de dos (2) años.

En los proyectos donde se recaude la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte antes del inicio de las obras, el plazo de que trata el presente artículo deberá contarse desde la fecha de expedición del acto administrativo de liquidación individual de la tarifa de la contribución.

Artículo 4.1.1.12.2. Informe de gestión parcial. En febrero de cada año, corresponderá al director de la entidad responsable del proyecto de infraestructura, presentar al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional del sector transporte, un informe de gestión de la situación contable, financiera y del estado de ejecución en la que se encuentra cada obra o proyecto de infraestructura. A este Comité será invitada la Financiera de Desarrollo Nacional (FDN).

En el marco de dicho Comité, se deberán plantear y proponer las medidas necesarias tendientes a asegurar el buen desarrollo de la obra o del proyecto de infraestructura.

Artículo 4.1.1.12.3. Cierre del proyecto. Máximo seis (6) meses después de terminado el proyecto de infraestructura, cada entidad originadora de proyectos de infraestructura, deberá consolidar un informe que será presentado al Comité de Calificación y Priorización de la Contribución Nacional del sector transporte, donde se detallará todo el proyecto de valorización desde el subproceso de originación, señalando el comportamiento del cobro y el uso de los recursos, hasta sus procesos de cobro y cierre, sobre los pagos efectuados por los contribuyentes, la gestión del cobro persuasivo, coactivo, y en procesos especiales, el estado de los procesos en discusión en sede administrativa y judicial, las devoluciones de los pagos en exceso y de lo no debido y la devolución de los valores recaudados por incumplimiento del plazo.

Artículo 2°. Adición del Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público. Adiciónese el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, así:

## Capítulo 7

Destinación y administración de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte.

Artículo 2.3.4.7.1. Destinación de los recursos recaudados por concepto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte. Los recursos que se recauden por concepto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) del sector transporte serán destinados conforme con lo previsto en el artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, y el artículo 2.24.4 del Decreto número 1068 de 2015 Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público, y el inciso segundo del artículo 251 de la Ley 1819 de 2016:

1. Cubrir los gastos de administración y recaudo a la entidad designada como sujeto activo los cuales no podrán exceder del 30% del monto total de la distribución tal y como lo consigna el numeral 3.3.3 del documento CONPES 3996 de 2020 en consonancia con el inciso primero del artículo 249 de la Ley 1819 de 2016.
2. Servir como fuente de pago para el desarrollo de proyectos de infraestructura a través de su incorporación en el Fondo de Fuentes Alternativas de Pago para el Desarrollo de Infraestructura (FIP), en los términos del artículo 149 de la Ley 2010 de 2019 y la reglamentación que para el efecto se expida en desarrollo de dicha disposición.

La ejecución de los recursos de los que trata el presente artículo deberá efectuarse de conformidad con la normatividad presupuestal vigente.

Artículo 2.3.4.7.2. Administración de los recursos. Los recursos que se recauden por concepto de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) serán administrados en los términos del artículo 149 de la Ley 2010 de 2019, previo el descuento por el gasto de administración y recaudo de la Contribución Nacional de Valorización (CNV) que se haya determinado en los actos administrativos de aplicación y de distribución de la Contribución Nacional de Valorización (CNV)".

Artículo 3°. Adición del Libro 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria. Adiciónese el Libro 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, así:

## “LIBRO 5

### DISPOSICIONES FINALES

#### PARTE 1

#### VIGENCIAS Y DEROGATORIAS”

Artículo 4°. Reubicación y remuneración de los artículos 3.2.1.1., 3.2.1.2. y 3.2.1.3. del Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria. Reubicar los artículos 3.2.1.1., 3.2.1.2. y 3.2.1.3. del Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, en la Parte 1 del Libro 5 del mismo decreto y, en consecuencia, reenumerarlos, así:

Artículo 5.1.1. Derogatoria integral. Este decreto regula íntegramente las materias contempladas en él. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 3° de la Ley 153 de 1887, quedan derogadas todas las disposiciones de naturaleza reglamentaria relativas al Sector Hacienda que versen sobre las mismas materias, con excepción, exclusivamente, de las disposiciones aduaneras de carácter reglamentario vigentes, las normas estabilizadas, las disposiciones de período vigentes para el control y el cumplimiento de obligaciones tributarias, las disposiciones reglamentarias vigentes de las contribuciones, y las normas suspendidas provisionalmente que quedan sujetas a los fallos definitivos.

Artículo 5.1.2. Vigencia del artículo 1.8.3.1. El artículo 1.8.3.1 de este decreto rige a partir del 13 de noviembre de 2014 y hasta el seis (6) de agosto de 2018.

(Artículo 2°, Decreto número 2310 de 2014)

Artículo 5.1.3. Vigencia. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación”.

Artículo 5°. Supresión del Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de

2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria. Suprímase el Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria.

Artículo 6°. Vigencias y derogatorias. El presente decreto rige a partir de la fecha de su publicación en el Diario Oficial, deroga el Decreto número 1394 de 1970 en lo referente a la Contribución Nacional de Valorización (CNV), adiciona los Libros 4 y 5 al Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, renumera los artículos 3.2.1.1., 3.2.1.2. y 3.2.1.3. del Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria, suprime el Título 1 de la Parte 2 del Libro 3 del Decreto número 1625 de 2016, Único Reglamentario en Materia Tributaria y adiciona el Capítulo 7 al Título 4 de la Parte 3 del Libro 2 al Decreto número 1068 de 2015, Único Reglamentario del Sector Hacienda y Crédito Público.

Publíquese y cúmplase.

Dado en Bogotá, D. C., a 21 de julio de 2021.

IVÁN DUQUE MÁRQUEZ

El Ministro de Hacienda y Crédito Público,

José Manuel Restrepo Abondano.

La Ministra de Transporte,

Ángela María Orozco Gómez