



Bogotá, D.C., 11 NOV 2014

Señores

**MAGISTRADOS DE LA CORTE CONSTITUCIONAL**

**E. S. D.**

**Ref.: Demanda de inconstitucionalidad contra una parte del artículo 89 de la Ley 1450 de 2011, "Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014".**

**Actor: ÁLVARO ANDRÉS DÍAZ PALACIOS y otros**

**Magistrada Ponente: MARÍA VICTORIA SÁCHICA MÉNDEZ.**

**Expediente No. D-10445**

**Concepto No. 5848**

De acuerdo con lo dispuesto en los artículos 242, numeral 2o., y 278, numeral 5o., de la Constitución Política, rindo concepto en relación con la demanda que presentaron los ciudadanos ÁLVARO ANDRÉS DÍAZ PALACIOS, MAURICIO PIÑEROS PERDOMO y VALENTINA ESCALANTE GIRALDO contra el artículo 89 de la Ley 1450 de 2011, con excepción de su párrafo, el cual se cita textualmente a continuación:

**"LEY 1450 DE 2011**

*(16 de junio de 2011)*

*Diario Oficial No. 48.102 de 16 de junio de 2011*

*'Por el cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo, 2010-2014'.*

[...]

**ARTÍCULO 89. SUPERINTENDENCIA DE PUERTOS Y TRANSPORTE.**  
*Ampliase el cobro de la tasa establecida en el artículo 27, numeral 2 de la Ley 1ª de 1991, a la totalidad de los sujetos de vigilancia, inspección y control de la Superintendencia de Puertos y Transporte, para cubrir los costos y gastos que ocasionen su funcionamiento y/o inversión.*

*Aquellos sujetos de los cuales se le han ampliado el cobro de la tasa a la cual hace referencia el presente artículo, pagarán por tal concepto una tasa por la parte proporcional que les corresponda según sus ingresos brutos, en los costos anuales de funcionamiento y la inversión de la Superintendencia de Puertos y Transporte, la cual no podrá ser superior al 0,1% de los ingresos brutos de los vigilados.*

*PARÁGRAFO. Facúltase a la Superintendencia de Puertos y Transporte para que en un plazo de 15 meses expida la reglamentación de las características técnicas de los sistemas de seguridad documental que deberán implementar cada uno de los vigilados, para que se garantice la legitimidad de esos certificados y se proteja al usuario de la falsificación”.*

Para mayor ilustración y claridad conceptual dentro del presente proceso, a continuación también se cita el numeral 2o del artículo 27 de la Ley 1ª de 1991, al que se hace remisión en la norma demandada:

*“ARTICULO 27°. Funciones de la Superintendencia General de Puertos. El Superintendente General de Puertos ejercerá las siguientes funciones:*

[...]

*27.2. Cobrar a las sociedades portuarias y a los operadores portuarios, por concepto de vigilancia, una tasa por la parte proporcional que les corresponda según sus ingresos brutos, en los costos de funcionamiento de la Superintendencia, definidos por la Contraloría General de la República”.*

#### **1. Planteamiento de la demanda**

Los accionantes afirman que el cobro de la tasa que pagan las sociedades portuarias y los operadores portuarios por concepto de la vigilancia que ejerce sobre sus actividades la Superintendencia de Puertos y Transporte, que anteriormente equivalía a la parte proporcional que les correspondía por los gastos de funcionamiento de esa entidad y en la norma demandada se amplía a la totalidad de los sujetos de control de esa superintendencia en una cantidad equivalente a la parte proporcional que les corresponda por los gastos de funcionamiento e inversión de esa entidad, vulnera los derechos a la igualdad y a la equidad; la justicia tributaria; y desconoce también el precedente judicial en materia de igualdad al generar un trato injustificado entre los contribuyentes portuarios y los demás.

Esto último, porque a los primeros se les liquida su tasa tomando como referente únicamente los costos de funcionamiento de la entidad, mientras

que a los demás sujetos pasivos, de conformidad con la norma demandada, se les liquida la tasa tomando como referente no sólo los costos de funcionamiento sino, también, los costos de inversión de la superintendencia. Al respecto expresan los demandantes:

*“Es preciso que la H. Corte tenga en cuenta que de acuerdo con el artículo 89 de la Ley 1450, los antiguos contribuyentes (cobijados por la Ley 1ª de 1991) únicamente liquidan su tasa tomando como referente los costos anuales de funcionamiento de la Superintendencia, mientras que los ‘nuevos vigilados’, liquidan su tasa tomando como referente no sólo los costos de funcionamiento y sino también los ‘costos de inversión’ de la entidad.*

*Lo anterior genera un trato diferenciado que resulta injustificado entre los nuevos y los antiguos vigilados, en contravía fundamentalmente del principio de igualdad material, el cual exige que en el ejercicio de la aplicación de la ley, las personas reciban un tratamiento igualitario. Nótese que el legislador tiene la facultad de ampliar la base de un tributo, pero NO en contravía del principio de igualdad”.*

También se sostiene en la demanda que la norma cuestionada desconoce el concepto de tasa, en tanto que se aduce que la tasa que se cobra a los nuevos contribuyentes por la Superintendencia de Puertos y Transporte incluye no sólo los costos de recuperación por el servicio de vigilancia que les ha prestado ésta entidad, en lo que tiene que ver con sus gastos de funcionamiento, sino también sus gastos de inversión, cuando ello no corresponde al servicio de vigilancia prestado, lo que entienden que va en contra del derecho de propiedad y constituye una expropiación de facto. En este sentido señalan:

*“En concreto, el artículo 89 de la Ley 1450 de 2011, fija una tasa de vigilancia para los nuevos vigilados de la Superintendencia de Puertos y Transporte que no resulta proporcional al costo del servicio que les presta, puesto que obliga a este grupo de contribuyentes a subsidiar o contribuir a la financiación de la totalidad de los ‘gastos de inversión’ de la entidad, cuando es claro que ellos no son el único grupo de contribuyentes que se benefician de las prestaciones y servicios que ofrece la Superintendencia.*

*Así las cosas, el legislador, no fijó una ‘tasa’ en los términos establecidos por el artículo 338 de la Constitución Política, sino que creó un gravamen desproporcionado e injustificado, al ir más allá de la recuperación de los costos incurridos por la entidad para la prestación de los servicios, en*

*detrimento de la citada disposición y de los artículos 58 y 363 de la Constitución Política”.*

En los términos anteriores fueron presentados los cargos que servirán de base para abordar el estudio del presente concepto fiscal de constitucionalidad a partir de formular los problemas jurídicos pertinentes.

## **2. Problema jurídico**

De acuerdo con la demanda arriba resumida, esta jefatura considera que en el presente proceso corresponde determinar si haber ampliado el cobro de la tasa que pagan las sociedades y operadores portuarios por concepto de la vigilancia que ejerce sobre sus actividades la Superintendencia de Puertos y Transporte, a la totalidad de los sujetos de control de esa superintendencia en una forma equivalente a la parte proporcional que les corresponda por los gastos de funcionamiento e inversión de esa entidad, vulnera

(i) Los principios tributarios de equidad y justicia, al generar un trato injustificado entre los contribuyentes portuarios y los demás porque a los primeros se les liquida su tasa tomando como referente únicamente los costos de funcionamiento de la entidad mientras que a todos los otros sujetos pasivos se les liquida esta tasa tomando como referente no sólo los costos de funcionamiento sino, también, los costos de inversión de la respectiva superintendencia.

(ii) El concepto de tasa porque la establecida con la norma demandada incluye no sólo los costos de recuperación por el servicio de vigilancia que la respectiva superintendencia ha prestado, representados proporcionalmente en sus gastos de funcionamiento, sino también

proporcionalmente los gastos de inversión de aquella, aun cuando éstos no correspondan a ese servicio.

### **3. Análisis constitucional**

**3.1.** Para poder resolver el problema jurídico consistente en si hubo una violación de los principios tributarios de equidad y justicia por razón del aumento de la tasa que deben pagar los sujetos sometidos a la vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transportes como contraprestación a su labor de control administrativo policivo, se debe analizar si existen razones que justifiquen dicho cobro diferenciado.

El numeral 2o del artículo 27 de la Ley 1ª de 1991 establece una tasa de cobro de la vigilancia que ejerce la Superintendencia de Puertos y Transporte sobre el sector del transporte fluvial y marítimo, cuya base gravable son los ingresos brutos de cada uno de los vigilados y la tarifa una parte proporcional que se establece que les corresponde en los costos de funcionamiento de esa superintendencia, sin que existan límites en el cobro de esa tarifa. De igual manera, se debe tener en cuenta que la tasa a cargo del sector del transporte acuífero es constante en el tiempo.

Por su parte, el artículo 89 de la Ley 1450 de 2011 establece una tasa de cobro de la vigilancia que ejerce la Superintendencia de Puertos y Transporte sobre el resto de sectores del transporte diferentes al fluvial y marítimo (terrestre, aéreo, férreo), cuya base gravable son los ingresos brutos de cada uno de los vigilados y la tarifa es una parte proporcional que se fija que les corresponde en los costos de funcionamiento e inversión de esa superintendencia, cuyo cobro máximo es el 0.1% de los ingresos brutos de los vigilados. De igual manera, se debe tener en cuenta que la tasa a cargo de estos sectores es únicamente para el periodo de vigencia del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014.

Al comparar los dos regímenes de tasas señalados se tiene que existen unas diferencias que justifican dicha regulación tributaria diferente o distintiva que se hace con la norma demandada, a saber:

(a) Las actividades económicas objeto de control son diferentes. Esto pues el sector naviero tiene unas reglas nacionales e internacionales, unas infraestructuras y unas especificaciones técnicas muy específicas que reclaman un control que esté a la altura de esos requerimientos, el cual tiene unos costos muy diferentes al que se requiere en los otros sectores del transporte. Estos últimos, a su vez, son diferentes entre sí desde el punto de vista normativo, técnico y de infraestructura, lo cual incide en la manera de tasar sus costos de control.

(b) Los tiempos desde cuando se vienen cobrando las tasas aludidas son diferentes. En efecto, las actividades navieras vienen pagando la tasa de vigilancia desde el año de 1991, lo que implica un grado de madurez muy alto en materia de control que ejerce la Superintendencia, razón por la cual no puede necesitarse sino el pago de costos de funcionamiento en que incurre la entidad para ejercer su labor de vigilancia. Por el contrario, la tasa que se cobra a los demás sujetos vigilados por la Superintendencia es muy reciente ya que empezó a regir únicamente a partir del año 2011, lo cual hace que todavía se requieran recursos, no sólo de funcionamiento, sino también de inversión, para poder ejercer un control eficiente y en tiempo real de acuerdo con las necesidades de cada uno de los otros sectores del transporte. Esto con el fin de superar las deficiencias en la materia por falta de recursos económicos para financiar de forma suficiente las actividades de vigilancia e inspección.

(c) Los montos de cobro de la tasa son diferentes. En ese sentido, la tasa de control naviero no tiene límites máximos de cobro, por lo que se puede cobrar la totalidad de los costos de vigilancia e inspección en que incurra la Superintendencia, mientras que a los demás sectores objeto de control

sólo se les puede cobrar, como máximo, el 0.1% de sus ingresos brutos, con el fin de financiar los costos de funcionamiento e inversión, lo que puede implicar que la Superintendencia no pueda cobrar la totalidad de tales costos y tenga que sufragar el remanente con parte del presupuesto nacional.

(d) La vigencia de esos tributos es diferente. Así, la tasa que se cobra al sector naviero es de vigencia permanente, mientras que la que deben sufragar los demás vigilados tiene su vigencia limitada a la del plan nacional de desarrollo que la estableció, que es solamente de cuatro años. Esta vigencia limitada explica y justifica que en el Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014 se haya establecido el cobro de una tasa para financiar gastos de funcionamiento e inversión de la vigilancia que se ejerce sobre los sectores del transporte férreo, terrestre y aéreo, pues con ello se pretende alcanzar la máxima eficiencia posible en el menor tiempo en cuanto a las actividades de vigilancia e inspección que se deben ejercer en tales sectores del transporte diferentes al sector naviero.

De acuerdo con las anteriores diferencias, esta jefatura concluye que una de las razones para cobrar la tasa de vigilancia a los sectores del transporte terrestre, aéreo y férreo en forma diferente a como se cobra al sector naviero es la necesidad de hacer más eficiente y actualizado en tiempo real el control que se debe ejercer sobre tales sectores, máxime cuando Colombia está asumiendo compromisos internacionales sobre la materia a través de tratados de libre comercio y modernizando las infraestructuras requeridas al respecto, entre otras.

En este sentido, es claro que si no se tienen los recursos suficientes para ejercer inspección y vigilancia en las diferentes modalidades de transporte, la labor de control administrativo policivo en ese campo será menos eficiente y, de igual manera, que la prestación de los diferentes servicios públicos de transporte se comportará en esa misma forma, lo que

contradice el interés general y el cumplimiento de los fines del Estado en materia de crecimiento y desarrollo económico.

En efecto, esta vista fiscal constata que el Gobierno Nacional, dentro del Plan Nacional de Desarrollo 2010-2014<sup>1</sup>, tuvo claramente la intención de fortalecer las labores de control que ejerce la Superintendencia de Puertos y Transporte de cara al desarrollo en materia de infraestructura en ese sector, lo cual justificó expresamente así:

*“En el mismo sentido, se hace necesario fortalecer técnica, institucional y financieramente a la Superintendencia de Puertos y Transporte (SPT) –que pasará a llamarse Superintendencia de la Infraestructura y el Transporte (SIIT)–, otorgándole la personería jurídica y garantizando su sostenibilidad financiera a través del cobro de cuota de vigilancia a todos los agentes vigilados. El fortalecimiento incluirá una reforma de su estructura, funciones, procesos y procedimientos internos, una revisión de competencias y su interrelación con las demás entidades, lo que deberá estar acompañado por una reforma del régimen de infracciones y sanciones. La SPT también protegerá los intereses y derechos de los usuarios con mecanismos de recepción y tramitación de quejas o reclamos, dentro del marco legal y regulatorio vigente.*

*Con esta supervisión efectiva, el país logrará, entre otros, (1) detectar y corregir deficiencias producto de la insolvencia económica de algunas concesiones, evitando atrasos y encarecimientos injustificados en las obras que se adelanten, (2) impulsar medidas encaminadas a que los puertos marítimos, fluviales y aéreos sean mucho más eficientes, y así generar mayores rendimientos en materia de comercio exterior, (3) promover la legalidad y el fortalecimiento del sector transporte, en todos los modos, lo que impactará en la disminución de los costos de bienes y servicios, pudiendo así ser garante de la cadena logística que alimenta a nuestra economía”.*

Así, considerando que quedó demostrado que existen unas claras razones que justifican la imposición de una tasa por los servicios de vigilancia e inspección que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte a los sectores del transporte terrestre, aéreo y férreo, con parámetros de cobro diferentes a los establecidos para la tasa que se aplica al sector naviero por el control que sobre el mismo ejerce por parte de esa misma entidad, el jefe

<sup>1</sup> Ley 1450 de 2011, artículo 2°. Bases del Plan Nacional de Desarrollo 2014, páginas 199. 200.

del ministerio público concluye que la norma demandada no vulnera el principio de igualdad en sus expresiones tributarias de equidad y justicia.

**3.2.** Para dilucidar si hubo una vulneración del concepto de tasa por el cobro de gastos de inversión, además de los de funcionamiento, que realiza la Superintendencia de Puertos y Transporte por la vigilancia que ejerce sobre determinadas personas sujetas a su control, se debe analizar la definición de tasa, en cuanto al asunto de costos de inversión se refiere, a efectos de determinar si los mismos hacen o no parte del servicio de vigilancia prestado por esa entidad.

Desde el punto de vista constitucional las tasas se entienden como la recuperación de los costos de los servicios que le prestan a los contribuyentes las entidades públicas<sup>2</sup>. Técnicamente, esas cargas tributarias se definen como un tributo cuya obligación tiene como hecho generador la prestación efectiva o potencial de un servicio dentro del régimen de derecho público, individualizado para el contribuyente<sup>3</sup>.

Lo anterior significa que el hecho generador de una tasa puede ser la prestación efectiva de un servicio al contribuyente o la prestación potencial del mismo. En la práctica, esto implica dos tipos de costos cuales son, precisamente, los de funcionamiento y los de inversión. Los gastos de funcionamiento son aquellos que tienen por objeto atender las necesidades ordinarias misionales de las entidades públicas para que puedan cumplir a cabalidad con las funciones que les han asignado la Constitución y la ley. Mientras los gastos de inversión son los destinados a acrecentar la capacidad de producción o permitir la implementación y desarrollo de

---

<sup>2</sup> Constitución Política de Colombia, artículo 338: “La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen”.

<sup>3</sup> Código Tributario para América Latina del Centro Interamericano de Administraciones Tributarias CIAT, artículo 11.

políticas de innovación, lo que implica erogaciones extraordinarias diferentes y adicionales a las que se destinan a cubrir los gastos ordinarios.

Para recuperar los gastos de inversión las entidades públicas cuentan con dos alternativas: Pueden cobrar las inversiones realizadas para prestar el servicio *a posteriori*, incluyendo como parte de la tarifa que se cobra por gastos de funcionamiento tales erogaciones como costos de capital para recuperar las inversiones. Esto es, dentro del costo de funcionamiento pueden incluir los costos de capital para recuperar las inversiones realizadas con anterioridad a la prestación del servicio pero destinadas al mismo.

Como segunda alternativa, se pueden recuperar los gastos de inversión cobrándolos previamente. En este último evento, cuando una entidad pública, por necesidades del servicio<sup>4</sup>, pretende una recuperación previa de las inversiones de capital que debe realizar en forma futura para prestar los servicios a su cargo, acude al cobro de gastos de inversión como un cobro independiente del cobro que hace por los gastos de funcionamiento en que incurre para prestar el servicio en el presente.

Por razón de lo anterior, para esta jefatura constitucionalmente es válido y legítimo que la ley del plan de desarrollo para la vigencia fiscal 2010-2014 haya impuesto el cobro de una tasa de cobro de gastos de funcionamiento para los sujetos vigilados por la Superintendencia de Puertos y Transporte pertenecientes a los sectores del transporte terrestre, férreo y aéreo, equivalente a la parte proporcional que les corresponde por los gastos de funcionamiento e inversión de esa misma entidad, porque se trata de gastos que cobra en forma presente esa entidad pública para financiar los servicios de control que debe prestar en el futuro a esos vigilados de

---

<sup>4</sup> V.gr. políticas impositivas para dar respuestas públicas prontas y eficientes ante compromisos jurídicos o técnicos o sociales. También, por políticas de desarrollo.

manera más eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que el servicio de transporte evoluciona muy dinámicamente con motivo de las interrelaciones globales, entre otras, con los compromisos de competitividad que ello implica en lo que tiene que ver con el crecimiento y el desarrollo de ese mismo sector.

Ahora bien, para el caso de los vigilados navieros, teniendo en cuenta que ellos vienen pagando una tasa de vigilancia desde el año de 1991, lo más probable es que los costos de inversión en que haya incurrido la Superintendencia de Puertos y Transporte para ejercer control sobre ese grupo del sector hayan sido objeto de recuperación dentro del cobro de dicho tributo relativo a los gastos de funcionamiento de la entidad, reflejados como parte de los excedentes financieros generados por la Superintendencia para posteriormente incluirse en los recursos de capital de los presupuestos de rentas de los presupuestos generales de la Nación de las correspondientes anualidades<sup>5</sup>.

Sin embargo, teniendo en cuenta que los excedentes financieros que genere la Superintendencia de Puertos y Transporte forman parte del presupuesto de rentas de los correspondientes presupuestos generales de la Nación, y para evitar que se violen los principios de justicia y equidad tributarios a partir del desconocimiento de la definición misma de tasa<sup>6</sup>, esta jefatura considera que en esas circunstancias no resulta procedente que la tasa que se cobra a los vigilados del transporte terrestre, férreo y aéreo para financiar los gastos anuales de inversión de esa entidad pública posteriormente pasen a formar parte del presupuesto general de la Nación como excedente financiero resultante, al final del correspondiente ejercicio fiscal, porque eso constituiría un cobro de lo no debido,

<sup>5</sup> Decreto 111 de 1996, artículos 4, 16, 31 y 34.

<sup>6</sup> Las tasas se entienden como la recuperación de los costos de los servicios que les presten a los contribuyentes las entidades públicas.

Esta vista fiscal arriba a esta conclusión dado que advierte que, en el presente caso, las tasas sólo se cobran como recuperación previa de los servicios de control que se han de prestar en el futuro, razón por la cual no pueden constituirse en fuente de financiación de los presupuestos generales de la Nación porque, en cuanto tasas, se trata de cobros previos que se hacen a los sujetos obligados que tienen como destinación específica la inversión en asuntos de control a aplicar en el respectivo sector y no de gastos de inversión previamente efectuados con recursos del presupuesto general de la Nación que deban ser recuperados en el futuro.

De igual manera, y para evitar que se violen los principios tributarios de equidad y justicia, dado que cada sector objeto de control es muy diferente entre sí (aéreo, terrestre, férreo), y que esto implica que también los costos de financiamiento e inversión en los cuales incurre la Superintendencia de Puertos y Transporte para vigilar cada uno de los estos sectores son y deben ser distintos, la misma definición de tasa indica que se deben cobrar únicamente los gastos de funcionamiento e inversión en los cuales incurra la entidad para vigilar a cada uno de los sectores señalados de manera independiente y no una proporción general única derivada de los costos totales en que incurra esa superintendencia para controlarlos a todos, como aparentemente se hace con la norma demandada. Esto pues, se reitera, de ser así se puede incurrir en un cobro de lo no debido al cargar a algún sector con los costos que tiene la financiación del control de otro sector del transporte.

Así mismo, esta jefatura también considera necesario destacar que se debe tener en cuenta que, a partir de la definición de tasa y con el fin de evitar la vulneración de los principios tributarios de equidad y justicia, los gastos de inversión únicamente pueden cobrarse cuando ello es necesario mas no en forma permanente a manera de una variable más que se utiliza para definir la correspondiente tarifa de la tasa de vigilancia.

Por lo tanto, de acuerdo con lo anteriormente analizado, el jefe del ministerio público considera que es ajustado al orden constitucional el cobro de la tasa que se hace a todos los sectores del transporte, diferentes del naviero, por los servicios de control, vigilancia e inspección que les presta la Superintendencia de Puertos y Transporte, en una forma equivalente a la parte proporcional que se entiende que les corresponde por los gastos de funcionamiento e inversión de esa entidad, pero únicamente si se entiende: (i) que no resulta procedente que la tasa que se cobra a los vigilados del transporte terrestre, férreo y aéreo para financiar los gastos anuales de inversión de esa entidad pública posteriormente pase a formar parte del presupuesto general de la Nación como excedente financiero resultante, esto es, al final del correspondiente ejercicio fiscal; (ii) que se pueden cobrar únicamente los gastos de funcionamiento e inversión en los cuales incurra la Superintendencia de Puertos y Transporte para vigilar a cada uno de los sectores por separado o de forma independiente y no una proporción general única derivada de los costos totales en que incurra esa superintendencia para controlarlos a todos y cada uno de ellos; y, (iii) que se pueden cobrar los gastos de inversión solamente cuando éstos se requieran y no de forma permanente a manera de una variable más que se utiliza para definir la correspondiente tarifa de la tasa de vigilancia.

#### **4. Petición final**

De conformidad con lo anterior el jefe del ministerio público le solicita a la Corte Constitucional declarar la **EXEQUIBILIDAD CONDICIONADA** del artículo 89 de la Ley 1450 de 2011 -excluyendo su parágrafo-, entendiéndose que:

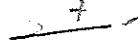
- (i) No resulta procedente que la tasa que se cobra a los vigilados del transporte terrestre, férreo y aéreo para financiar los gastos anuales de inversión de la Superintendencia de Puertos y Transporte por los servicios

de control, vigilancia e inspección que esta entidad pública les presta, posteriormente pase a formar parte del presupuesto general de la Nación, esto es, como excedente financiero resultante al final del correspondiente ejercicio fiscal;

(ii) Que se deben cobrar únicamente los gastos de funcionamiento e inversión en los cuales incurra la Superintendencia de Puertos y Transporte para vigilar a cada uno de los sectores por separado o de forma independiente y no como una proporción general única derivada de los costos totales en que incurra esa superintendencia para controlarlos a todos y cada uno de ellos; y, por último,

(iii) Que se cobran los gastos de inversión solamente cuando éstos se requieran y no de forma permanente a manera de una variable más que se utiliza para definir la correspondiente tarifa de la tasa de vigilancia.

De los señores Magistrados,



**ALEJANDRO ORDÓÑEZ MALDONADO**  
Procurador General de la Nación

*ABG/JD Contreras B.*