PROYECTO DE LEY No \_\_\_ DE 2020 CÁMARA

“P*or medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes.”*

**EL CONGRESO DE COLOMBIA**

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país.

**ARTÍCULO 2. ESTRUCTURACIÓN DE TARIFAS*.*** La estructuración tarifaria de los peajes con concesiones privadas, públicas o mixtas, deberán garantizar una tarifa diferencial considerando la condición socioeconómica y nivel de ingresos de los pobladores de la zona afectada por la concesión vial con relación a la de quienes simplemente transitan por la concesión.

La determinación de las zonas de afectación será responsabilidad del Gobierno nacional en cabeza del Ministerio de Transporte de forma coordinada con el concesionario.

**ARTÍCULO 3. TARIFAS DIFERENCIALES.**Aquellos vehículos que transporten productos agropecuarios producidos en el territorio nacional deberán tener una tarifa de peaje menor o estar exentos del cobro.

Para hacer efectiva la reducción tarifaria o la exención de la misma, bastará la presentación del manifiesto de carga en el punto de cobro por parte del transportador. La medida aplica a nivel nacional para todas las con concesiones privadas, públicas o mixtas

**ARTÍCULO 4. PROHIBICIÓN CAMBIOS EN LA TARIFA POR CALAMIDAD.** Los daños en la infraestructura vial generados por causas naturales o antrópicas no serán causal de aumento de las tarifas cobradas a los usuarios de la concesión. En caso de presentarse un daño, el déficit generado por los daños será asumidos únicamente por los concesionarios sin propiciar algún perjuicio a los usuarios.

**ARTÍCULO 5. REDUCCIÓN DE TARIFAS EN VÍAS DE INFRAESTRUCTURA COMPARTIDA*.*** Aquellos caminos atravesados o bordeados por líneas de transmisión eléctrica, oleoductos, o gasoductos, estarán afectos al pago de servidumbre a favor del concesionario de la infraestructura por parte de las personas jurídicas propietarias de la infraestructura energética o de gas, este valor se descontará de la tarifa del peaje cobrada a los usuarios. El valor de la servidumbre será fijado por el Gobierno nacional a través de la Comisión de Regulación de Energía y Gas.

Parágrafo.El pago por la servidumbre permanecerá incluso después que el concesionario haya retornado a la concesión al Estado, en este caso los recursos se destinarán al mantenimiento vial de la ruta afecta.

**ARTÍCULO 6. DISTANCIA ENTRE PEAJES*.*** La distancia mínima requerida para el establecimiento de una nueva caseta de cobro será de 150 km lineales contados a partir del último cobro efectuado en carreteras nacionales. La medida aplica para todas las con concesiones privadas, públicas o mixtas.

Parágrafo: Las concesiones públicas o privadas que se renueven o las nuevas que se generen en el territorio nacional, deberán cumplir con la distancia mínima requería en la presente ley, en caso contrario, las casetas de cobro deben retirarse o reubicadas para cumplir con los parámetros establecidos en el artículo 6 de la presente ley.

**ARTÍCULO 7. PEAJES URBANOS Y PERIMETRALES.**Una vez cumplidos los tiempos de las concesiones públicas, privadas o mixtas en los diferentes peajes situados al interior del perímetro urbano de los municipios y aquellos localizados sobre las vías de acceso a las terminales aéreas, no se renovarán las concesiones, salvo fuerza mayor o caso fortuito que amerite la prórroga del contrato de concesión sobre la vía.

Parágrafo 1: En caso de ampliarse la concesión se deberá hacer socialización previa con la población afectada, entregándose la información necesaria y las justificaciones suficientes que sustenten dicha prorroga en la concesión del peaje.

Parágrafo 2: A partir de la vigencia de la presente ley, no se podrán generar nuevas concesiones públicas o privadas para la construcción de peajes en zonas urbanas del territorio nacional

**ARTÍCULO 8. VIGENCIAS Y DEROGATORIAS.**La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**FABIAN DÍAZ PLATA.**

Representante a la Cámara.

Departamento de Santander.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.

PROYECTO DE LEY No \_\_\_ DE 2020 CÁMARA

“*por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes.”*

El presente proyecto de ley recoge la iniciativa planteada en el Proyecto de ley 322 de 2019, así como las discusiones y consensos surtidos, propone una estrategia básica para hacer compatible el desarrollo de infraestructura concesionada y el mínimo vital de las poblaciones en sus áreas de impacto.

Comprende en este sentido el presente proyecto de ley que los peajes se constituyen en la forma como el Estado busca la financiación suficiente a través de una tarifa por el uso de las vías para lograr mantener y conservar las mismas en un estado funcional. La expresión normativa de esta finalidad en el ordenamiento colombiano es la Ley 105 de 1993, que ha sufrido múltiples modificaciones dentro de la que destaca la modificación contenida en la Ley 787 de 2002. Este corpus normativo contiene las disposiciones elementales del transporte en el país, al igual que las disposiciones en materia de peajes y tarifas en el territorio colombiano.

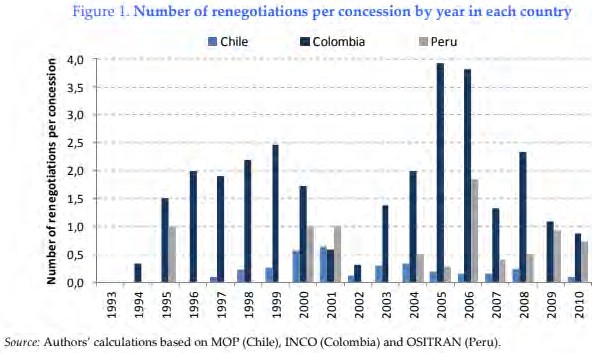
La Constitución Política colombiana en su artículo 338 y la precitada ley categorizan los peajes como un instrumento de financiación, sin reservar su competencia al Gobierno nacional, facultando al mismo tiempo a departamentos y municipios a la imposición de los mismos. Por otro lado, la destinación de los recursos obtenidos a través de los peajes se reglamentó a través de la Ley 787 de 2002, que faculta a la Nación a fijar la tarifa y la obliga a destinar estos recursos a la inversión en transporte terrestre.

Sin embargo, la finalidad técnica de los peajes como apuesta del desarrollo de infraestructura vial enfrenta serios retos a la hora de compaginarse con las necesidades de los pobladores de los territorios atravesados por las concesiones viales. En un informe presentado por Fedesarrollo para el año 2013 se evidenciaba que el 80% de las carreteras del país están en un estado que va de malo a regular (el 44 % del total de red vial se encuentra en un estado malo) y sólo el 15% de las carreteras del país están pavimentadas, en comparación con el promedio de la OCDE del 75%.[[1]](#footnote-1)

En el derecho internacional encontramos como coincidencia en materia regulatoria el requisito de cobros diferenciales y concurrencia en el pago de los mismos, países como China[[2]](#footnote-2), Canadá[[3]](#footnote-3) y Austria[[4]](#footnote-4) presentan características comunes relevantes al ordenamiento colombiano, una de ellas es que la estructuración de su regulación tarifaria tiene cimientos normativos legales, la segunda es el establecimiento de cobros diferenciales más allá del tipo de vehículo, coordinado con la matriz productiva nacional, en algunos casos en forma de “green routes”.

Otra de las particularidades es la consideración de los costos reales de operación del servicio como elemento de suelo tarifario, vemos que no se trata entonces solo de mejorar el estado vial, además este desarrollo debe impactar de forma positiva sobre los habitantes de una región, pues nada ganamos al desarrollar una infraestructura vial que no implica desarrollo económico en su entorno de afectación, sino que encarece los precios de vida y producción de las zonas aledañas.

Entre más peajes instalados en un trayecto, mayor es el costo por kilómetro y hay desproporción entre el número kilómetros y los costos de los peajes en Colombia. Lo que implica además un mayor número de renegociaciones de contratos de concesión, lo que consume capacidad administrativa y burocrática, Colombia destaca en la región por el número de procesos de renegociación de las condiciones de sus contratos de concesión, como se muestra en la siguiente gráfica:



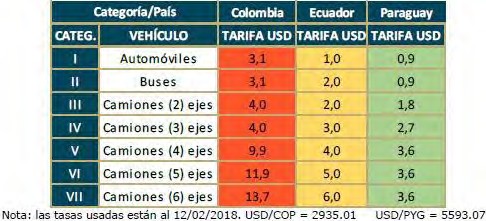
Los procesos frecuentes de renegociación están asociados a falta de claridad en las normas que fijan el precio de los mismos, generando un espectro de inseguridad normativa para concesionarios y usuarios. El presente proyecto pretende brindar una línea normativa base que otorgue seguridad jurídica a los diferentes actores.

En el año 2009 en un estudio conducido por la Cepal al analizar el caso de Argentina señaló que

“uno de los problemas intrínsecos que afectan al sistema de concesiones viales de Argentina es la inestabilidad regulatoria y política. **La sucesión de modificaciones normativas realizadas por medio de decretos y no mediante leyes, que precisan el aval parlamentario y, que, a su vez, son más difíciles de alterar - brinda un frágil marco regulatorio, que afecta tanto a los concesionarios, inversores y usuarios, como al equilibrio y credibilidad del sistema en su conjunto (…)**. La estructura normativa responde a las necesidades del gobierno de turno y las modificaciones que se presentan se ven más influenciadas por la política electoral y los lobbies de grupos de influencia, que por los requerimientos globales del sector vial. El desafío consiste en alcanzar un marco legal que garantice mayor continuidad jurídica y estabilidad al sistema” (Cepal, 2009).

## COSTOS DE PEAJES EN COLOMBIA

Dentro de los países de Suramérica, Colombia destaca con los peajes más costosos, junto con Uruguay y Perú. Según el Observatorio de Logística, Movilidad y territorio “el precio es determinado por el modelo de concesión en Colombia, es decir, los trayectos concesionados a los privados, y ellos en su negocio deben tener un retorno con la construcción de las vías. Por ello, cobran las sumas establecidas en estos momentos”. La suma de elementos en todo caso se traduce en costos elevados que impactan de manera grave sobre las economías locales, y plantea una paradoja según la cual el desarrollo de infraestructura para la competitividad afecta la competitividad de los productores locales, sacrificando desarrollo social y empresarial por desarrollo de infraestructura. Una comparación con los países del hemisferio pone de manifiesto los elevados costos de transitar por Colombia.

[[5]](#footnote-5)

El costo de un peaje en Colombia presenta poca dispersión. Su valor depende prioritariamente de la categoría del vehículo, y no considera ningún factor de equidad. Aunado al marco normativo frágil y variable, constituye un gran reto para la planeación y el desarrollo empresarial, social y el desarrollo vial. En esta medida encontramos pertinente plantear al honorable Congreso de la República el presente Proyecto de ley.

**CAUSALES DE IMPEDIMENTO**

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que pude coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

**FABIAN DÍAZ PLATA.**

Representante a la Cámara.

Departamento de Santander.

1. YEPES, Tito. Indicadores del sector transporte en Co- lombia - Informe consolidado. Fedesarrollo. 2013. 5 Llewellyng Consulting (2014). [↑](#footnote-ref-1)
2. Premier of the State Council Wen Jiabao, September 13, 2004 Regulation on the Administration of Toll Roads. [↑](#footnote-ref-2)
3. Regulation respecting toll road infrastructures operated under a public-private partnership agreement, Act re- specting transport infrastructure partnerships. [↑](#footnote-ref-3)
4. TOLLING REGULATIONS FOR THE MOTOR- WAYS AND EXPRESSWAYS OF AUSTRIA Valid from November 08th, 2018 Version 53. [↑](#footnote-ref-4)
5. BOLETÍN 02286, ANDI, Gerencia de Logística Trans- porte e Infraestructura, enero 21 a febrero 09 de 2018. [↑](#footnote-ref-5)