



Bogotá, noviembre de 2017

Honorable Representante

WILMER RAMIRO CARRILLO MENDOZA

Presidente Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Ciudad

***Asunto: Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley No. 024 de 2017
Cámara “Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan
otras disposiciones”***

Respetado Sr. Presidente:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta, por medio del presente escrito y dentro del término establecido para el efecto, procedemos a rendir el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 024 de 2017 Cámara “Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.

Cordialmente,

HECTOR JAVIER OSORIO BOTELLO
Representante a la Cámara

FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ
Representante a la Cámara



**PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 024 DE 2017 CÁMARA
“POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICA LA LEY 105 DE 1993 Y SE DICTAN OTRAS
DISPOSICIONES”**

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente y de conformidad con lo dispuesto en los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta, por medio del presente escrito y dentro del término establecido para el efecto, procedemos a rendir el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 024 de 2017 Cámara “Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”.

1. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley que nos ocupa corresponde a una iniciativa de origen congresional presentada por el Honorable Representante a la Cámara Fredy Antonio Anaya Martínez. Dicho proyecto fue radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el día 25 de julio de los corrientes y publicado en la Gaceta del Congreso No. 611 de 2017.

De acuerdo con el contenido de la iniciativa y las disposiciones de la Ley 3 de 1992, el proyecto es remitido a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, cuya Mesa Directiva designa como ponentes a los H. Representantes HECTOR JAVIER OSORIO BOTELLO y FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ. El presente informe de ponencia se presenta en el plazo estipulado cumpliendo con los términos establecidos.

2. OBJETO DEL PROYECTO

El proyecto de ley pretende, de acuerdo con su contenido, modificar la ley 105 de 1993 en lo referente a la destinación de los recursos del peaje para financiar proyectos de ciclo-infraestructura en todo el país y con ello, apoyar la práctica del ciclismo deportivo de carretera.

3. CONTENIDO DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley No. 024 de 2017 Cámara consta de cinco (5) artículos, incluida la vigencia.



El **Artículo 1º** introduce el proyecto y refleja el objeto general, el cual se direcciona hacia la modificación de la Ley 105 de 1993, sobre el transporte, distribución competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, a fin de cambiar marginalmente la destinación de los recursos del peaje para poder financiar proyectos de ciclo-infraestructura en todo el país y con ello, apoyar la práctica del ciclismo deportivo de carretera.

El **Artículo 2º** propone una nueva distribución de los recursos obtenidos por concepto de peaje así: 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude; un cinco por ciento (5%) adicional será invertido en proyectos de ciclo-infraestructura para la práctica del ciclismo deportivo de carretera y el excedente en la respectiva zona de influencia.

El **Artículo 3º** crea un fondo especial que administrará los recursos recaudados por concepto de peaje para la construcción e implementación de la ciclo-infraestructura en el país, fondo cuyo funcionamiento y organización estará sujeto a la reglamentación que para ello expidan el Ministerio de Transporte y el INVIAS.

El **Artículo 4º** dicta normas especialmente dirigidas a los municipios, que de ahora en adelante tendrían la responsabilidad contar con un plan que contenga los lineamientos básicos de construcción e implementación de la ciclo-infraestructura necesaria para la práctica del ciclismo deportivo de carretera. Para los efectos de este artículo, todos los municipios y departamentos deberán incluir en sus respectivos Planes de Desarrollo programas que aseguren y garanticen los proyectos de ciclo-infraestructura.

Finalmente, el **Artículo 5º** declara vigente la ley partir de la fecha de su promulgación.

4. MARCO JURÍDICO DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de ley número 024 de 2017 Cámara “Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”, a que se refiere la presente ponencia cumple con lo establecido en los artículos 140 numeral 1 de la Ley 5ª de 1992.

Cumple además con los artículos 154, 157, 158 y 169 de la Constitución Política referentes a la Iniciativa Legislativa, formalidades de Publicidad, Unidad de Materia y título de la Ley. Así mismo



con el artículo 150 de la Carta Política que manifiesta que dentro de las funciones del Congreso está la de hacer las Leyes.

5. COMENTARIOS DEL PROYECTO DE LEY

De conformidad con el contenido de la exposición de motivos del proyecto de ley No. 024 de 2017 Cámara, el objeto de la ley no es más que el de adicionar una nueva condición al destino de los recursos obtenidos del peaje, amparado en esa potestad que tiene el Legislador de intervenir en materia tributaria y de su competencia para establecer normas relativas a la destinación, inversión y manejo de las rentas o ingresos.

El proyecto de ley que se presenta y pone a consideración del Congreso de la República de Colombia encuentra principalmente su fundamento constitucional en el artículo 38 superior de la Carta de 1991.

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. La ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar, directamente, los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos. 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; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

Así mismo, se soporta en la jurisprudencia constitucional del máximo Tribunal colombiano encargado de velar por la integridad y supremacía de la Constitución, especialmente por lo contenidos en las Sentencias No. C-508/06 y No. C-482/96

De aquellas sentencias en mención, vale la pena resaltar algunas consideraciones que la Corte efectuó de cara a la amplia potestad de configuración del Legislador en el ámbito tributario.

Al tenor de lo dispuesto por el artículo 150, numeral 12 de la Carta Política, en concordancia con el 154 y 338 *ibídem*, el Congreso tiene una amplia competencia para establecer impuestos, para determinar quienes habrán de pagarlos y para decidir, según su libre apreciación, cuáles serán los casos de exención o exclusión aplicables.

(...)

En ese orden de ideas es claro que tanto el establecimiento de las tasas, tarifas y peajes por la utilización de la infraestructura vial, la fijación de su monto como la exoneración de su pago a que alude la disposición acusada, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al legislador, el cual tiene una amplia potestad de configuración en este campo.

No obstante, es importante advertir que el objetivo de esta iniciativa legislativa no es el de soportarse en tales consideraciones para crear o establecer un nuevo tipo de impuesto. El sentido de citar aquella jurisprudencia es dibujar el marco constitucional y legal existente que da cabida al trámite legislativo ordinario que se debe seguir.

Las razones de conveniencia y pertinencia de este proyecto de ley se asocian principalmente con la seguridad con que deben contar los ciclistas tanto como los conductores de automóviles cuando comparten las carreteras del país.

Como se ha mencionado, las actividades deportivas relacionadas con la bicicleta registran un importante aumento y los colombianos se han venido apropiando de su uso de manera más arraigada. Cada vez son más las personas que le apuestan no solamente a moverse dentro de las ciudades en una bicicleta sino también a practicar ciclismo deportivo en carretera los fines de semana.

Sin embargo, sobretodo en éste último escenario, los ciclistas no encuentran los requisitos necesarios para su práctica en condiciones de seguridad, comodidad, directividad, coherencia y atractividad.

Merece la pena recordar la triste y más reciente noticia que se tiene de accidentalidad con un ciclista deportivo en carretera. Se trata de la tragedia de un hombre de 65 años, Roberto Mantilla, quien fue atropellado el domingo 25 de junio de 2017 por un conductor en la vía Cúcuta-Pamplona. Mantilla murió en el acto. Un poco más temprano, ese mismo domingo, ya había ocurrido otro accidente.

Como muchos acostumbran a hacerlo los domingos, Roberto Mantilla, de 65 años, salió bien temprano la mañana de este día a andar en su bicicleta con un grupo de personas, pero desafortunadamente se encontró con la muerte.

El mecánico de profesión y residenciado en el barrio La Libertad de Cúcuta fue embestido por el conductor de un Chevrolet, modelo Aveo, color rojo y de placas CWI927, cuando transitaba en la vía hacia Pamplona, a la altura de La Garita, Los Patios.



Debido al fuerte golpe, la víctima sufrió un trauma craneoencefálico que le ocasionó la muerte de manera inmediata, por lo que nada pudieron hacer sus compañeros de deporte para salvarlo. Mantilla estaba casado y tenía dos hijos.¹

Al día siguiente del accidente, el lunes festivo 26 de junio de 2017, ciclistas de la región alzaron su voz contra la muerte violenta de su compañero Mantilla. El lamentable hecho sirvió para unir a este sector deportivo para reclamar garantías de seguridad en la práctica de su actividad.

En ese sentido, esta iniciativa legislativa aparece como una valiosa oportunidad para rendir homenaje a la memoria de Roberto Mantilla, y desde luego, asegurar las condiciones necesarias para que el ciclismo deportivo de carretera pueda ser practicado en armonía con los demás usuarios de carreteras nacionales.

Con el proyecto también creemos incentivar el pago del peaje. Usualmente, este es un impuesto que se paga a regañadientes porque no son palpables en todos los casos, carreteras en estado óptimo. Si el 5% se destina eficientemente a la construcción e implementación de cicloinfraestructura con el ánimo de apoyar a los ciclistas, esos que tantas ilusiones y emociones deportivas le han dado al país, las personas podrían pagar el peaje con mayor satisfacción.

Abordar el tema de los peajes en Colombia es además complejo, sumamente impopular. A pesar de que se paga una de las tarifas más costosas en peajes en la región latinoamericana, el país continúa presentando retrasos en materia de infraestructura vial. Incluso, a veces pareciera que cuanto más caro es el peaje, peor está la carretera.

En Colombia, producto de ese peaje, existe una fuente de ingresos que asciende a: \$234.402.557.092 de pesos.

¹ La Opinión. Ciclista murió atropellado en la Garita. 26 de junio de 2017. <http://www.laopinion.com.co/judicial/ciclista-murio-atropellado-en-la-garita-135694>

Estaciones de peaje a cargo de INVIAS				
Año 2017				
Departamento	Nombre	No. Peajes	Ruta	PR
Antioquia	Los Llanos	2	Los Llanos- Puerto Valdivia	PR 3+0500
	Tarazá		Puerto Valdivia-Caucasia	PR 1+0300
Boyacá	Arcabuco	3	Barbosa-Tunja	PR 40+050
	Crucero		Sogamoso-Toquilla	PR 6+0900
	Sachica		Chiquinquirá-Tunja	PR 42+0744
Cauca	El Bordo	1	Mojarras-Popayan	PR 61+0300
Córdoba	Carimagua	1	Planeta Rica-Corozal	PR 16+0300
Cundinamarca	Bicentenario	1	Villeta-Puerto Boyacá	PR8+000
Nariño	Cano	2	Pasto-Mojarras	PR 36+000
	Daza		Pasto-Mojarras	PR 14+0400
Risaralda	San Clemente	1	Cauya-Supía	PR 17+0200
Santander	Rio Blanco	3	Bucaramanga-San Alberto	PR 51+0350
	Rionegro		Cero-Rionegro	PR 18 +00
	Lebrija		Bucaramanga-T de Aeropuerto	PR 63+800
Tolima	Cajamarca	1	Armenia-Ibagué	PR 39+0050
Valle	Rio Frio	2	Mediacaño-Roldanillo	PR 13+0600
	Toro		Roldanillo-La Virginia	PR 106+000
Total Peajes		17		

Vigencia	Recaudo Neto	No. de estaciones
2014	\$ 290.677.420.119	39
2015	\$ 205.896.931.294	42
2016	\$ 234.402.557.092	45

Fuente: INVÍAS.

Bien es verdad que, de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 105 de 1993, del total de los recursos recaudados por concepto de peaje, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude. Sin embargo, el estado de las carreteras todavía deja mucho que desear.

Y ni hablar de la infraestructura para la práctica del ciclismo deportivo de carretera. Para los ciclistas deportivos de carretera/ruta o deportivos de montaña, los principales requisitos en cuanto a seguridad, directividad, coherencia, comodidad y atractividad no se cumplen ni de lejos.

Es por ello que además del 50% previsto en la ley 105 de 1993, se introduce una destinación del 5% adicional para garantizar la ciclo-infraestructura segura y eficiente que integre redes municipales y redes supramunicipales o las redes recreativas y de la movilidad cotidiana.

Finalmente, es necesario destacar que de ninguna manera los recursos que a día de hoy, se destinan a la construcción, rehabilitación y conservación de vías como quiera que reza el artículo 22 de la ley 1005 de 1993, serán trastocados o afectados de manera negativa. Éstos se mantendrán, siempre que resultan claves para el mejoramiento de la infraestructura vial del país.



PROPOSICIÓN

Con fundamento en las razones expuestas, nos permitimos rendir **PONENCIA POSITIVA** y en consecuencia solicitarle a la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes **DAR PRIMER DEBATE** al Proyecto de Ley No. 024 de 2017 Cámara, **“Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”**.

Cordialmente,

HECTOR JAVIER OSORIO BOTELLO
Representante a la Cámara

FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ
Representante a la Cámara



**TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NO. 024 DE 2017 CÁMARA,
“Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”**

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto modificar la ley 105 de 1993 en lo referente a la destinación de los recursos del peaje para financiar proyectos de ciclo-infraestructura en todo el país y con ello, apoyar la práctica del ciclismo deportivo de carretera.

Artículo 2. Modifíquese el artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 22º.- Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude; un cinco por ciento (5%) adicional será invertido en proyectos de ciclo-infraestructura para la práctica del ciclismo deportivo de carretera y el excedente en la respectiva zona de influencia.

Artículo 3. Créese un fondo especial que administrará los recursos recaudados por concepto de peaje para la construcción e implementación de la ciclo-infraestructura en el país.

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en coordinación con el Instituto Nacional de Vías reglamentará la operación y funcionamiento de este fondo especial en el término de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.

Artículo 4. Cada municipio deberá contar con un plan que contenga los lineamientos básicos de construcción e implementación de la ciclo-infraestructura necesaria para la práctica del ciclismo deportivo de carretera. En todos los casos, el Ministerio de Transporte apoyará la elaboración de ese plan.



Parágrafo. Para los efectos de este artículo, todos los municipios y departamentos deberán incluir en sus respectivos Planes de Desarrollo un capítulo especial que contemple diseños, construcción e implementación de ciclo-infraestructura para la práctica del ciclismo deportivo de carretera.

Artículo 5. Vigencia de la ley. Esta Ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias

De los honorables Congresistas,

HECTOR JAVIER OSORIO BOTELLO
Representante a la Cámara

FREDY ANTONIO ANAYA MARTÍNEZ
Representante a la Cámara