**PROYECTO DE LEY N° \_\_\_\_\_\_\_ DE 2018 CÁMARA**

**“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 la Ley 105 de 1993 en relación a la ubicación y reubicación de peajes y el establecimiento de tasas y tarifas”**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

**Artículo 1**°. Modifíquense parcialmente los literales “d” y “e” del artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, los cuales quedarán así:

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, sus respectivos costos de operación y conforme a las etapas de ejecución del proyecto; en ningún caso la tasa podrá tener el valor pleno en la etapa de rehabilitación de la obra. Así mismo se deberá determinar tasas o tarifas de peaje diferenciales especiales para los vehículos particulares y de servicio público de transporte de carga y pasajeros para los residentes en la zona donde sean ubicadas las estaciones de cobro.

e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal. La decisión deberá estar soportada en el análisis de la situación socioeconómica de la población afectada, la mayor o menor categoría de los municipios circundantes y en el provecho real y efectivo que la obra pública les represente a sus habitantes. En virtud de lo anterior, la Nación deberá determinar las exenciones y las tarifas diferenciales a favor de las comunidades afectadas. Del mismo modo, se deberá considerar el estado de avance del proyecto durante la etapa inicial de rehabilitación, este valor deberá ser menor al de operación, con miras a evitar que se cobren peajes con tarifa plena sin que la vía esté intervenida.

**Artículo 2**°. Adiciónese el artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, con el siguiente literal:

f) Para que pueda ordenarse el traslado de una estación de peaje de su ubicación original a una nueva locación, la Nación deberá determinar las exenciones o tarifas diferenciales para la comunidad que resulte afectada con el traslado, teniendo en consideración, además de la situación socioeconómica de los habitantes y la categoría del municipio o municipios circundantes, la existencia o no de rutas alternas de comunicación vial libres de peajes adicionales y con tiempos de recorrido semejantes.

**Artículo 3°.**  La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

**DAVID BARGUIL ASSIS**

**Senador**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

1. **CONTEXTO GENERAL DE LA INICIATIVA**

Desde la constitución de 1991 en el artículo 338, se estableció que *“*…*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…”,* en consecuencia, la ley 105 de 1993 se encargó de dar desarrollo de este precepto constitucional en el artículo 21 del capítulo III referente a los “Recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte”**.**

En dicho artículo se dispuso que para garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la estructura vial del país era posible la apropiación de recursos del presupuesto nacional y también se permitía el cobro a los usuarios por el uso de dicha infraestructura; los recursos a los que hace mención el precitado artículo son conocidos como las tasas y tarifas dentro de las cuales se encuentran los peajes.

Para la mejor comprensión de lo anterior es necesario hacer referencia a la sentencia C-134 de 2009 de la Corte Constitucional, la cual, dispuso que los tributos eran aquellas prestaciones realizadas por una autoridad competente para cumplir con los fines del Estado, dichos tributos, en ocasiones llamados también gravámenes, se dividen en tres clases: impuestos, tasas y contribuciones.

Posteriormente en la sentencia C-307 de 2009 la Corte se encargó de establecer la definición y alcance de estas figuras, con respecto a las tasas dispuso que estas son remuneraciones realizadas al Estado por la prestación de un servicio, y que las mismas no son obligatorias en la medida en que la persona puede elegir entre pagar o no dicho servicio; en virtud de lo anterior los peajes constituyen una especie de tributos que se denominan tasas.

Con respecto a los peajes la Corte Constitucional se ha referido a ellos en diversas ocasiones, siendo un ejemplo la Sentencia No. T-258/95, donde estable que el peaje *“consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre”,* y además que “*La obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, 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.”*

Con respecto de estos contratos de concesión, la Ley 80 de 1993, por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública, en el artículo 32 los define de la siguiente manera:

*“Son contratos de concesión los que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.”*

Con fundamento en todo lo anterior queda claro que el peaje es la retribución que los usuarios de las vías pagan por su utilización, y que estos pagos resultarán en la amortización del adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura vial. Responsabilidad que puede asumir el mismo Estado o delegarla a un tercero a través de los contratos de concesión y por último que la obligación, exoneración y fijación del monto a pagar tanto como su regulación le compete únicamente al legislador, y que en virtud de los contratos de concesión el cobro de peajes es un derecho que otorga la entidad contratante al contratista.

1. **OBJETO DE LA INICIATIVA**

Este proyecto de ley busca complementar con cinco aspectos los elementos estructurantes establecidos en el capítulo III de la ley 105 de 1993 en relación con los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte. La adición de estos elementos enriquece los mecanismos contemplados en dicha norma y además permiten que el peaje como herramienta de financiación de la construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial continúe siendo efectiva.

Estos aspectos son: en primer lugar, se busca que las tarifas de los peajes sean diferenciadas; además de la relación a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, con relación a las etapas de ejecución del proyecto. Esto con el fin de evitar que se les cobre a los usuarios la tarifa plena sobre obras sin iniciar o inconclusas.

En segundo lugar, que sea obligatorio el establecimiento de tasas o tarifas de peaje diferenciales especiales para los vehículos particulares y de servicio público de transporte de carga y pasajeros para los residentes en la zona donde sean ubicadas las estaciones de cobro, incluyendo en su determinación el análisis de la situación socioeconómica de la población afectada junto al provecho real y efectivo que la obra pública les represente.

En tercer lugar, que para determinar la ubicación de un peaje se tenga en cuenta la categoría del o de los municipios, de tal manera que a menor categoría del municipio mayor deberá ser la distancia entre la estación de cobro con los centros poblados cercanos.

En cuarto lugar, que en ningún caso se pueda determinar la ubicación de las estaciones de cobro sin la presentación de los estudios socioeconómicos respectivos y su socialización con las comunidades.

Y, por último, que para poder ordenar el traslado de una estación de peaje de un punto a otro, la Nación deberá primero determinar las exenciones o tarifas diferenciales para la comunidad que resulte afectada con el traslado teniendo en consideración, además de los factores socioeconómicos y la categoría del municipio, la existencia o no de rutas alternas de comunicación vial libres de peajes adicionales y con tiempos de recorrido semejantes.

**DAVID BARGUIL ASSIS**

**Senador**