Bogotá D.C. 27 de octubre de 2021

Honorable

**JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO**

Secretario General

Cámara de Representantes.

**Asunto: Proyecto de Ley No. \_\_\_ de 2021** “*Por medio del cual se crear el informe anual de peajes al congreso de la republica*”

Respetado secretario,

En mi condición de Representante de la Cámara de Representantes del Congreso de la Republica radico el presente proyecto de ley que tiene por objeto que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías –INVIAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- rinda informe anual sobre los impactos (negativos y positivos) de los peajes hacia las poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos que sean afectados directamente, e informar sobre el estado de las vías con peajes sobre el territorio colombiano.

De tal forma, presento a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley.

Adjunto original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Cordialmente,



\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde

**PPROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_ de 2021 Cámara**

**“*Por medio del cual se crear el informe anual de peajes al congreso de la republica*”**

**EL CONGRESO DE COLOMBIA,**

**DECRETA:**

**Artículo 1°.** *Objeto*. La presente ley tiene por objeto que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías –INVIAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- rinda informe anual sobre los impactos (negativos y positivos) de los peajes hacia las poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos que sean afectados directamente, e informar sobre el estado de las vías con peajes sobre el territorio colombiano.

**Artículo 2°.** Los informes deben ser presentados anualmente en sesión formal de las Comisiones Sextas Conjuntas de Senado y Cámara y deben exponer los siguientes temas:

1. Estado de las obras y vías concesionadas con peajes.
2. Estudio de los efectos negativos y positivos hacia poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos.
3. Cantidad de recursos recaudados y ejecutados derivados de los peajes.
4. Especificación de los nuevos peajes concesionados y sus estudios previos.
5. Análisis de tiempos restante que le quedan a las vías concesionadas con peajes y posibles prorrogas.
6. Estrategias que permitan el desmonte de peajes sobre el territorio colombiano.
7. Avance sobre el uso de las tecnologías para el eficiente recudo de los peajes.

**Artículo 3°.** Los informes deberán ser presentados a todos los Honorables Senadores y Representantes a la Cámara y socializados con la ciudadanía, gremios, y sindicatos de trabajadores, de los distintos sectores económicos que sean afectados directamente. Para tal efecto se realizarán audiencias públicas, y se divulgarán los informes a través de los diferentes medios de comunicación masivos e instrumentos que designa la ley para los fines informativos a la ciudadanía.

**Parágrafo 1°.** Las audiencias públicas además de contar con la participación de los ya mencionados, también debe contar con la participación de representantes de la población afectada a los cuales se les deberá hacer una especial presentación sobre los impactos derivados concesión.

**Parágrafo** **2°.** La convocatoria a la audiencia pública será abierta y se debe publicitar con tres meses de antelación. En ninguna circunstancia se pobra prohibir la participación de ninguna persona o sector.

**Artículo 4°.** Ninguna información relaciona con las concesiones de los peajes podrá ser privada o reservada, tanto por parte de los de las instituciones públicas encargadas como de las empresas que cuentas con las concesiones.

**Artículo 5°.** Un mes antes de la presentación del informe el gobierno deberá consultar a los diversos gremios para escuchar sus inquietudes y dejar constancia de ello en su información al Congreso.

**Artículo 6°.** Vigencia y derogatoria. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.

Cordialmente,



\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde

**PROYECTO DE LEY NÚMERO \_\_\_\_ DE 2021 CÁMARA**

**“*Por medio del cual se crear el informe anual de peajes al congreso de la republica*”**

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.**

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha divido en ocho (8) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Justificación, (2) Problemática, (3) Objetivos, (4) Antecedentes, (5) Fundamento jurídico, (6) Impacto fiscal (7) Descripción del proyecto y (8) Estudio conflicto de interés.

1. **Justificación**

Este proyecto es de suma importancia para Colombia ya que busca fortalecer los mecanismos de control político e información pública de los peajes, esto mediante un informe obligatorio que debe presentar el Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías –INVIAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- hacía el congreso de la república sobre el estado de las vías y el impacto tanto negativo como positivo de los peajes sobre las comunidades aledañas, gremios afectados y población en general.

Por otro lado, se debe resaltar la gran importancia de las vías terrestres para la dinamización de la economía, la interconectividad, el transporte y en general el desarrollo del país. La principal forma para financiar las vías es por medio de los peajes los cuales funcionan bajo la lógica de una contraprestación por parte de los usuarios que hagan uso de la vía y mediante dicho recaudo se construyen nuevas vías y se mantiene las existentes.

Sin embargo, así como los peajes cumplen la función de recaudo para el óptimo funcionamiento de las vías, se debe tener en cuenta las externalidades negativas que generan. Como por ejemplo las poblaciones colindantes que deben de pagar diariamente por motivos laborales, estudio, médicos y entre otros un peaje para poder desplazarse de un municipio a otro lo cual repercute directamente sobre los ingresos diarios de la población colindante.

En el mismo sentido, se tiene el desincentivo del turismo causado por el sobrecosto que generan los peajes, lo cual incide sobre la decisión final del ciudadano, sobre qué lugar visitar, de la misma forma se vuelve menos competitivo turísticamente un destino con peajes que uno sin o menos peajes.

Complementariamente uno de los principios de las vías terrestres es optimizar el tiempo de transporte. Sin embargo, los peajes causan grandes estancamientos consecuencia de las largas filas que se generan en ciertos horarios para el pago de los peajes. Con base en lo anterior se evidencia que a pesar de que los peajes cumplen una función fundamental para el recaudo y mantenimiento de las vías, también se evidencia unas externalidades negativas derivadas de los peajes las cuales hoy en día son una problemática constante a la cual se le debe prestar mayor atención.

A causa de los peajes la industria no se asienta en ciertos lugares ya que sus productos se encarecerían a causa del sobre costo que representan el cobro de los peajes causando que sean menos competitivos frente a otros productos, así mismo los más perjudicados son los productos agrícolas que el sobre costo debe ser asumido por el consumidor final lo que encarece la canasta básica familiar.

El congreso de la república debe preponderar y salvaguardar los intereses de la sociedad, el sector privado y del Estado, y de esta forma lograr dinamizar el desarrollo de la economía y de la población.

Ahora bien, los peajes y las vías son un tema transversal como ya se denoto anterior mente, al cual el congreso de la república debe prestar mayor atención y atendiendo la función constitucional de control político que tiene el congreso, se debe de generar un mecanismo como el que propone este proyecto de ley, el cual busca que se rinda un informe anual a las comisiones sextas de cámara y senado sobre el tema de los peajes, para que de esta forma se conozca sobre el avance, estado, efectos, contratos y adiciones. Además, este proyecto va en mismo sentido de la política de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Estado y los ciudadanos.

1. **Problemática**

Una de las principales problemáticas que este proyecto de ley busca atacar es la dificultad de acceso a la información pública, más con un tema tan controversial como son los peajes los cuales como ya se ha mencionado generan externalidades negativas sobre las comunidades aledañas, es por ello que se hace necesario que, mediante un informe anual presentado ante el congreso, este se convierta en la herramienta para esclarecer el manto de duda que muchas veces generan los peajes.

A continuación, se van a exponer una serie de testimonios recopilados de la audiencia pública del lunes 27 de septiembre del proyecto de ley 602/2021 de Cámara “*Por medio del cual se modifican la ley 105 de 1993 y la ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte*” esto con fin de demostrar la dura problemática que se generan a partir de los peajes.

*“Los peajes de la Ruta del Cacao según la comunidad han provocado afectaciones ambientales debido a los 5 peajes. La concesionaria construyo unos recolectores de tierra, el Z18 construido por la entidad fue ubicado sobre una afluente hídrico, afectándolo totalmente e impidiendo el abastecimiento de agua potable. La afectación económica de las veredas ubicadas en algunas zonas de Sogamoso se traduce en el pago de mínimo de seis peajes en cualquier dirección lo que afecta la competitividad del producto.”* Sergio Andres Perez

“*En el peaje de Turbaco existen organizaciones civiles que llevan 23 días de protestas contra el peaje ubicado en dicho municipio, denunciando detenciones arbitrarias, golpizas y agresiones a los manifestantes. El peaje de Turbaco se encuentra inmerso en el contrato ruta caribe, con el argumento de reducir los costos de viaje entre Cartagena y barranquilla; no obstante, la vía de la cordialidad tiene 6 peajes.*

*A 30 de junio el consorcio había alcanzado el ingreso esperado para el peaje incluso teniendo lucros por encima de los esperados. Por lo que la sociedad civil espera que se aplique la cláusula de reversión y se liquide el peaje.*

*Los habitantes de Turbaco han pagado el 70% de los ingresos del peaje en el último año, han aguantado la presencia del peaje por más de 40 años y ahora desean continuar en el cobro de los mismos con el fin de realizar obras adicionales que no van a impactar al municipio.”*Carlos Vargas

*“Los peajes son un robo legalizado, representan la entrega de las vías de Colombia a privados. La vía del cacao es una muestra de cómo 2.7 billones de pesos que van a hacer pagar al pueblo santandereano, en datos la economía de Barrancabermeja se ha desplomado en un 37%; esto contrasta con las ganancias astronómicas de quienes manejan los peajes. Los peajes afectan de manera ostensible el desarrollo territorial y los peajes implican una dificultad para cambiar la orientación económica de la ciudad. Van a pagar el tercer peaje más caro de Colombia precio que se va a trasladar a los consumidores finales.”* Ludwing Gomez.

Como se puede apreciar a partir de los anteriores testimonios, se generan fuertes críticas hacia los peajes por los múltiples problemas y afectaciones hacia la población. Se puede intuir que uno de los principales problemas es la falta de claridad por parte de la ciudanía en cuanto a los peajes, duración de estos y los recursos recaudados. La incertidumbre generada por la falta de información causa gran informidad, ya que muchas la comunidad no entiende la justificación del porque la existencia de ciertos peajes, más aún si se tiene en cuenta el difícil el acceso a la información.

1. **Objetivos.**
   1. **General.**

Crear un informe y socialización anual sobre los impactos de los peajes hacia la población colombiana.

* 1. **Específicos.**
* Generar un mecanismo de transparencia e información a través de informes y audiencias públicas.
* Establecer los efectos negativos y positivos de los peajes hacia la población colombiana.
* Conocer el estado, prorrogas y recaudo de los actuales peajes concesionados.
* Fortalecer la función de control político del congreso de la república.

1. **Antecedentes.**

En los últimos cinco años al congreso de la república se han radicado 15 proyectos de ley relacionados con el tema de peajes, lo que denota una clara existencia de una problemática relacionada con el tema y una demanda ciudadana por una solución. En la siguiente tabla se enuncian y describen los proyectos de ley:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proyectos de ley radicados (últimos 5 años) sobre tema de peajes** | | | |
| **Número del Proyecto de Ley** | **Titulo** | **Objeto** | **Estado** |
| 06/17 senado | “Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. [Descuento nocturno en peajes]” | Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación. | Archivado |
| 24/17 Cámara | “Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones. [Peajes y ciclo infraestructura]” | 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. | Archivado |
| 200/17 Cámara | “Por medio de la cual se crea el artículo 32A de la ley 105 de 1993, se regulan las cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje en los contratos de concesión vial y se dictan otras disposiciones. [Eficiencia en el recaudo de peajes]” | En los contratos de concesión para obras de infraestructura vial, la entidad estatal concedente deberá establecer una cláusula de eficiencia en el recaudo del peaje, en la que se establezca que en la etapa de operación y mantenimiento de la vía el concesionario deberá garantizar una eficiencia en el recaudo de la tasa, y adoptar las medidas que se requieran para que la acumulación de vehículos en los carriles no supere los 100 metros contados desde la cabina de cobro. | Archivado |
| 261/18 Cámara | “Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de establecimiento de peajes en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de transporte que benefician al crecimiento urbano de los municipios colombianos y se dictan otras normas. [Peajes]” | El presente proyecto de ley busca corregir una injusticia que se comete con los municipios de Colombia cuando dentro de la estructuración de los sitios de ubicación de peajes en las vías nacionales se afectan inmensamente la proyección del desarrollo urbano y socioeconómico de estas entidades territoriales. Con el fin de dar claridad a la justificación del proyecto, dividiremos la presentación en tres (3) partes: la primera, la normativa jurídica que regula los peajes; la segunda, el proceso de expansión urbano y socioeconómico de los municipios de Colombia y la afectación que sobre ese proceso afectan la ubicación de ciertos peajes y, por último, alternativas de solución con el presente proyecto de ley. | Archivado |
| 204/18 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 [Reglamentación peajes]” | 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. | Archivado |
| 183/18 Senado | “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. [Ubicación de peajes]” | Este proyecto de ley busca que las tarifas de los peajes sean diferenciadas; que sea obligatorio el establecimiento de tasas o tarifas de peaje diferenciales para los residentes en la zona donde sean ubicadas las estaciones de cobro; que para determinar la ubicación de un peaje se tenga en cuenta la categoría del o de los municipios; 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. | Archivado |
| 299/18 Cámara | “Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes. [Regulación peajes]” | La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras. | Archivado |
| 25/19 Cámara | “Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Costo peajes]” | La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras. | Archivado |
| 62/19 Cámara | “Por medio del cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones. [Tarifas peajes]” | El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social para las personas que se ven afectadas como consecuencia del cierre de las vías terrestres en Colombia. | Archivado |
| 254/19 Cámara | “Por medio de la cual se exceptúa del pago de tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación a las ambulancias, sean de carácter público o privado, en todo el territorio nacional. [Ambulancias exentas de peaje]” | La excepción del pago del peaje por parte de las ambulancias únicamente se hará efectiva en las cosas de cumplimiento de su labor. | Archivado |
| 96/20 Cámara | “Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Peajes]” | 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. | Archivado |
| 170/20 Cámara | “Por medio de la cual se incentiva la movilidad híbrida en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. [Incentiva la movilidad híbrida]” | Con el presente proyecto de ley se pretende incentivar la movilidad hibrida en el territorio nacional, otorgando beneficios como reducción en las tarifas de peaje, en el SOAT, en la revisión técnico-mecánica y en espacios especiales para parqueo, entre otros, a los propietarios de los vehículos híbridos. Será el Ministerio de Transporte quien deberá otorgar una etiqueta ambiental como distintivo para acceder a dichos beneficios. | Pendiente de Segundo debate |
| 222/20 Cámara | “Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones. [Reducción del pago de peajes para afectados]” | El objeto del presente proyecto de ley es contribuir a reducir los efectos económicos que acarrea el cierre de las vías en Colombia a través de la reducción del pago de peajes por vías alternas para los vehículos provenientes de las ciudades afectadas y la exención de pago de los peajes de retorno cuando se verifique un cierre de las vías para los vehículos que se encuentren transitando en la misma y que decidan no esperar la reapertura. | Pendiente de Segundo debate |
| 602/21 Cámara | “Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte. [Reestructura la política tarifaria de los peajes]” | La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales. | Pendiente de Segundo debate |
| 212/21 Senado | “Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la Nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones. [Peajes]” | La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras. | Pendiente de primer debate |

Sin embargo, ninguno de los proyectos de ley anterior mente mencionados aborda el problema de los peajes mediante una política de gobierno abierto para que de esta forma el congreso y la ciudadanía tenga acceso a información sobre los peajes y se evite actos de corrupción relacionados con los peajes.

1. **Fundamento jurídico.**

Como ya se ha venido mencionando una de las principales funciones del congreso de la república es realizar control político sobre el gobierno y la administración, desde la misma constitución política queda enmarcado.

***“Artículo 114.*** *Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y* ***ejercer control político sobre el gobierno y la administración****.*

*El Congreso de la República estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes.”* (Resaltado fuera de texto).

Asimismo, mediante la ley 5 de 1991 *“Por la cual se expide el Reglamento del Congreso, el Senado y la Cámara de Representantes”* se desarrollan en mas detalle las funciones del congreso de la república, donde se resalta el articulo 6 en sus numerales 3 y 6, donde se exponen que la función de control político y control público.

***“ARTICULO 6º.*** *Clases de funciones del Congreso. El Congreso de la República cumple:*

*1. Función constituyente, para reformar la Constitución Política mediante actos legislativos.*

*2. Función legislativa, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.*

***3. Función de control político, para requerir y emplazar a los Ministros del Despacho y demás autoridades y conocer de lasacusaciones que se formulen contra altos funcionarios del Estado. La moción de censura y la moción de observaciones pueden seralgunas de las conclusiones de la responsabilidad política.***

*4. Función judicial, para juzgar excepcionalmente a los altos funcionarios del Estado por responsabilidad política.*

*5. Función electoral, para elegir Contralor General de la República, Procurador General de la Nación, Magistrados de la CorteConstitucional y de la Sala Jurisdiccional Disciplinaria del Consejo Superior de la Judicatura, Defensor del Pueblo, Vicepresidente de laRepública, cuando hay falta absoluta, y Designado a la Presidencia en el período 1992-1994.*

*6. Función administrativa, para establecer la organización y funcionamiento del Congreso Pleno, el Senado y la Cámara deRepresentantes.*

***7. Función de control público, para emplazar a cualquier persona, natural o jurídica, a efecto de que rindan declaraciones, orales oescritas, sobre hechos relacionados con las indagaciones que la Comisión adelante.***

*8. Función de protocolo, para recibir a Jefes de Estado o de Gobierno de otras naciones.”*

Lo anterior deja ver que una de las principales funciones del Congreso de la Republica es la de control político es por ello mediante este proyecto de ley se lograría fortalecer dicha función, ya que las entidades y empresas deberán presentar un informe, y de esta forma los congresistas contaran con más herramientas para realizar sus funciones.

Este proyecto de ley no solo apunta a fortalecer la función de control político sino también, la política de gobierno abierto la cual esta desarrollada mediante la Ley 1474 de 2011 *“Por la cual se dictan normas orientadas a fortalecer los mecanismos de prevención, investigación y sanción de actos de corrupción y la efectividad del control de la gestión pública”*, así mismo esta misma ley prevé que para mejorar la función de vigilancia y control y de esta forma evitar actos de corrupción se debe publicar toda la política, estrategias y proyectos de la diferentes entidades es por ello que esta ley también se vería beneficiada, ya que este proyecto de ley prevé la información que se debe publicar y es mas especifico en los requerimientos.

***“*Ley 1474 de 2011**, ***Artículo 74.****Plan de acción de las entidades públicas. A partir de la vigencia de la presente ley, todas las entidades del Estado a más tardar el 31 de enero de cada año, deberán publicar en su respectiva página web el Plan de Acción para el año siguiente, en el cual se especificarán* ***los objetivos, las estrategias, los proyectos, las metas, los responsables, los planes generales de compras y la distribución presupuestal de sus proyectos de inversión junto a los indicadores de gestión.***

*A partir del año siguiente, el Plan de Acción deberá estar acompañado del informe de gestión del año inmediatamente anterior.*

*Igualmente publicarán por dicho medio su presupuesto debidamente desagregado, así como las modificaciones a este o a su desagregación.*

***Parágrafo.****Las empresas industriales y comerciales del Estado y las Sociedades de Economía Mixta estarán exentas de publicar la información relacionada con sus proyectos de inversión.”*

Por último, la presente norma se adhiere a la Política de Rendición de Cuentas de la Rama Ejecutiva a los ciudadanos, establecida en el documento- Compes 3654 de 2010 y orientada a consolidar una cultura de apertura de la información, transparencia y diálogo entre el Estado y los ciudadanos.

1. **Impacto fiscal.**

De conformidad con lo presentado, pero específicamente con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

“**El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas**, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Ahora bien, dada la obligación del Estado en velar por el interés general, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, el pronunciamiento de la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual se puntualizó que el impacto fiscal de las normas, no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa**:

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

**Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.**

**Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.**” (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (…). El artículo 7º de la Ley819/03 no

puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

1. **Descripción del proyecto.**

La presente ley tiene por objeto que el Gobierno nacional, a través del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías –INVIAS- y la Agencia Nacional de Infraestructura -ANI- rinda informe anual sobre los impactos (negativos y positivos) de los peajes hacia las poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos que sean afectados directamente, e informar sobre el estado de las vías con peajes sobre el territorio colombiano.

1. **Estudio de conflicto de interés**

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que tienen conflicto de interés a esta iniciativa de ley todo congresista que haya recibido financiación para su campaña por parte de una empresa que participe o tenga concesionado peajes sobre el territorio colombiano, asimismo si su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil se benefician de este tipo de empresas.

Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

Cordialmente,

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

**LEÓN FREDY MUÑOZ LOPERA**

Representante a la Cámara

Partido Alianza Verde