

Para contestar cite:
Radicado MT No.: 20231081320381



29-11-2023

Bogotá D.C.,

Secretario
RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Comisión Sexta Cámara de Representantes
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
comision.sexta@camara.gov.co
Bogotá

ASUNTO: Remisión Comentarios PL 059-2023 Cámara “Modificación Ley 105 de 1993”.

Respetado Secretario Rodríguez:

En atención al proyecto de ley citado en el asunto que tiene por objeto “*Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región caribe, en días domingos y festivos.*”, amablemente nos pronunciamos en los siguientes términos:

El Ministerio de Transporte acompaña todas aquellas propuestas legislativas que orienten al interés general, con la definición de costos y beneficios de las tarifas de los peajes por la utilización del uso de la infraestructura. Por tanto, analizado el articulado propuesto para primer debate, se adjunta los comentarios detallados, en el formato de comentarios anexo, con el fin de que sean tenidos en cuenta al momento de la discusión y votación del proyecto de ley, no sin antes indicar que estamos prestos a atender cualquier inquietud adicional que se presente frente a los comentarios realizados en pro de la colaboración al ejercicio legislativo fundamental para el desarrollo del país.

Cordialmente,

WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Copia: H.R. Modesto Enrique Aguilera Vides, modesto.aguilera@camara.gov.co; H.R. Dolcey Oscar Torres Romero, dolcey.torres@camara.gov.co
Anexo: Comentarios PL 059-2023. Tarifas Diferenciales Peajes Región Caribe

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel, Asesora Despacho Ministro de Transporte 
Revisó: Yadira Cienfuegos Silvera – Asesora Despacho Ministro de Transporte 
Proyectó: Catalina Posso, Oficina Enlace Congreso 

FORMATO ÚNICO PARA EMISIÓN DE COMENTARIOS PROYECTOS DE LEY

SECTOR QUE CONCEPTÚA: Transporte

ENTIDAD QUE CONCEPTÚA: Ministerio de Transporte

NÚMERO DEL PROYECTO DE LEY: 059-2023 Cámara

1er debate , 2do debate

TÍTULO DEL PROYECTO

Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se establece una tarifa diferencial en la estación de peajes de los municipios de los departamentos de la región caribe, en días domingos y festivos.

AUTOR (ES)

H.S. Claudia María Pérez Giraldo , H.S. Antonio Luis Zabaraín Guevara H.R. Modesto Enrique Aguilera Vides, H.R. Andrés David Calle Aguas, H.R. Ángela María Vergara González, H.R. Germán José Gómez López, H.R. José Eliécer Salazar López, H.R. Armando Antonio Zabaraín de Arce, H.R. Saray Elena Robayo Bechara, H.R. Sandra Milena Ramírez Caviedes, H.R. Luis Ramiro Ricardo Buelvas, H.R. Hernando Guida Ponce, H.R. Olmes de Jesús Echeverría de la Rosa, H.R. Dolcey Oscar Torres Romero, H.R. Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa, H.R. Elizabeth Jay-Pang Díaz, H.R. Ana Rogelia Monsalve Álvarez, H.R. Jorge Méndez Hernández, H.R. Leonor María Palencia Vega, H.R. Ingrid Johana Aguirre Juvinao, H.R. Luis David Suárez Chadid, H.R. Betsy Judith Pérez Arango, H.R. Juan Loreto Gómez Soto, H.R. Andrés Guillermo Montes Celedón, H.R. Jezmi Lizeth Barraza Arraut, H.R. Libardo Cruz Casado, H.R. Gersel Luis Pérez Altamiranda. **Ponente:** H.R. Dolcey Oscar Torres Romero.

OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Establecer una tarifa diferencial en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y la Esperanza; para los vehículos categoría 1, los días domingos y festivos con la finalidad de incentivar y beneficiar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los diferentes municipios de los departamentos del Atlántico, Magdalena, Bolívar, Córdoba, Cesar, Sucre y Guajira. Esta necesidad surge del sentir de las personas que prestan y se benefician de servicios turísticos. El turismo entendiéndose como una actividad económica perteneciente al sector de servicios de la economía, inmersa no solo dentro de aspectos económicos sino también sociales y culturales, que se desarrolla cuando hay circulación de personas hacia un lugar distinto al de su residencia, aportando un aproximado de \$45 billones al PIB de 2022, según estimaciones de Mincomercio; cifra esta que representa un aumento del 15,4 % con respecto a 2021 y del 33,4 % con respecto a 2019. La dinámica que ha tenido el turismo en estos dos últimos años ha permitido que el sector esté recuperando su papel como generador de empleo formal y estable en el país y que de la mano de esta iniciativa permitirá acrecentar los ingresos de los habitantes de estos municipios y el mayor aprovechamiento por parte de los turistas, de todos los lugares y proyectos estratégicos ubicados alrededor de la Costa Caribe Colombiana.

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

COMPETENCIA LEGAL DEL CONGRESO y/o GOBIERNO NACIONAL PARA PRESENTAR y/o APROBAR LA INICIATIVA

Análisis de Competencia Legal:

En materia de tributos tales como impuestos **tasas** y contribuciones, su creación tiene reserva de Ley, al respecto el artículo 338 Constitucional prevé:

“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. (...)”

Con lo anterior, queda claro que el presente proyecto de Ley en principio no riñe con los límites competenciales asignados al Congreso. Sin embargo, debe tenerse en cuenta que en materia de exenciones a impuestos, tasas o contribuciones el artículo 154 de la Constitución Política prevé que dichos proyectos **son de iniciativa del Gobierno Nacional:**

“(...) sólo podrán ser dictadas o reformadas por iniciativa del Gobierno las leyes a que se refieren los numerales 3, 7, 9, 11 y 22 y los literales a, b y e, del numeral 19 del artículo 150; las que ordenen participaciones en las rentas nacionales o transferencias de las mismas; las que autoricen aportes o suscripciones del Estado a empresas industriales o comerciales y las que decreten exenciones de impuestos, contribuciones o tasas nacionales”.

En tal sentido, se debe aclarar que la jurisprudencia constitucional ha reconocido que dichos proyectos de Ley pueden ser de iniciativa del legislador siempre y cuando cuenten con aval del Gobierno Nacional. Uno de los requisitos establecidos por la jurisprudencia constitucional en esta materia, es que el aval puede ser dado por el Presidente de la República o **“...ser otorgado por el ministro el titular de la cartera que tiene relación con los temas materia del proyecto...”**¹(Énfasis propio)

ES COMPETENTE

Si No Siempre y cuando cuente con Aval del Gobierno Nacional.

¹ Sentencia C- 838 de 2008

ANÁLISIS JURÍDICO

En principio, vale la pena referirnos a que la Ley 105 de 1993 desarrolla un marco legal de la infraestructura de transporte nacional, departamental y municipal y establece los principios rectores del sector, determinando, entre otros, las tarifas por concepto de cobro de peajes de acuerdo con criterios como las distancias recorridas, las características del automotor que transita por las vías concesionadas y los costos de operación. En tal virtud, los peajes se establecen teniendo en cuenta el criterio de equidad fiscal y los ingresos percibidos, los cuales deben ser administrados para garantizar el correcto funcionamiento vial y entre otros objetivos, propender por la recuperación de la inversión por parte del concesionario.

Por otro lado, se indica que la Ley 787 de 2002 modificó parcialmente el artículo 21 la ley 105 de 1993, el cual establece la fijación del cobro de peajes, tarifas y tasas correspondientes al uso de la infraestructura nacional de transporte, teniendo en cuenta que los ingresos percibidos deben garantizar la operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte y, en consecuencia, debe cobrarse de acuerdo con la clasificación de categorías de vehículos. Así, este artículo establece que, *“las tasas de peaje serán diferenciales, por tanto, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación”*.

Así mismo, bajo la misma óptica, debe entenderse en términos generales que el denominado peaje consiste en la tasa 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. Así, 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.

En este sentido, se debe precisar que la actividad de recaudo no se realiza en virtud de una delegación del Legislador al privado, sino que por el contrario dicho recaudo se realiza exclusivamente bajo estipulaciones de un contrato que se celebra entre la administración y un particular autorizado.

En virtud de lo anterior y basados en la realidad de nuestro país, hoy en día se observa que cursan diferentes proyectos de ley en el Congreso de la República con iniciativas frente al tema específico, no obstante, estos hechos fácticos merecen ser observados, para iniciar nuestros comentarios.

Bajo las anteriores premisas, se precisa que, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), junto a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), tienen la potestad de la administración de peajes en Colombia. De acuerdo con lo establecido en el Decreto 1292 de 2021, el INVÍAS tiene como objeto la ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional y sus infraestructuras conexas o relacionadas, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte. Así mismo le corresponde proponer al Consejo Directivo los proyectos cuya construcción o mantenimiento de la infraestructura de competencia del Instituto tengan prevista su financiación con recursos provenientes de la contribución por valorización, tarifa de peaje y su localización.

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

En tanto a la ANI le corresponde identificar y evaluar la viabilidad y proponer iniciativas de concesiones u otras formas de Asociación Público Privada - APP, para el desarrollo de la infraestructura de transporte así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribuciones de valorización y otras modalidades de redistribución por el diseño, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de APP a su cargo, teniendo en cuenta lo establecido en el Decreto 4165 de 2011, modificado por el Decreto 746 de 2022.

De acuerdo con lo anterior, para fijar las tarifas en virtud de lo dispuesto en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y el artículo 6 del Decreto 087 de 2011, los entes territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura y el Instituto Nacional de Vías, deben realizar los estudios técnicos, económicos, financieros, sociales, legales, ambientales y de riesgos, de conformidad con lo establecido en la Ley 105 de 1993, el Decreto 4165 de 2011, modificado por el Decreto 742 de 2022 y el Decreto 1292 de 2021, respectivamente.

Es de anotar, que para el caso que nos ocupa, la ANI es la competente en las estaciones de peaje objeto del mencionado proyecto de ley y no el INVIAS, de conformidad con las funciones en la administración de peajes que a cada una de las entidades les atañe, por lo que se advierte, del impacto que podría conllevar la aprobación del proyecto de ley en materia de asignación de riesgos en el marco contractual de los Contratos de Concesión a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura.

ANÁLISIS TÉCNICO

En virtud al análisis jurídico que precede, el argumento de otorgar tarifas diferenciales los días domingos y festivos. en los peajes para los vehículos Categoría 1, como incentivo en el sector del turismo para aumentar el flujo de turistas en las zonas, debido a que la región Caribe, posee un patrimonio material e inmaterial, por su riqueza cultural y las condiciones naturales, no es equitativo, ya que otras regiones del territorio colombiano también cuentan con la riqueza cultural y condiciones naturales especiales que las hacen dinamizadoras de la economía regional, nacional e internacional y no por esas situaciones se establecen tarifas diferenciales en los peajes de otras regiones.

Por otra parte, es importante indicar que, los peajes Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de Caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neganje y la Esperanza corresponden a proyectos de infraestructura vial a cargo de la ANI, ya cuentan con tarifas especiales diferenciales incluso para la mayoría de las categorías vehiculares, de acuerdo con los actos administrativos expedidos por este Ministerio.

La disminución del valor de las tarifas de peajes para vehículos Categoría I los domingos y festivos, en los municipios que se encuentran ubicados en lugares estratégicos para el turismo de la región Caribe, no es un criterio legal que se encuentre reglamentado para fundamentar el aumento de turistas en la zona, ya que los precios de los peajes son el aporte económico que hacen los usuarios de una vía para desarrollar vías modernas, seguras y en conservarlas en óptimas condiciones.

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co, de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

Es importante indicar que, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, dictó las disposiciones básicas regulando lo correspondiente a peajes en el territorio nacional, estableciendo entre otras cosas el cobro de las tarifas y el sistema de recaudo de estos así:

“Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, además de los recursos que apropie del Presupuesto Nacional para el efecto, ésta deberá cobrar el uso de las obras de infraestructura a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Para lo anterior, la Nación debe, como lo dispone la misma norma, establecer peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte, cuya fijación debe garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, y ser cobrados a todos los usuarios excepto aquellos que la misma ley excluye del cobro.”

Ahora bien, cabe indicar que, en gran parte de las estaciones de peaje del país, se han otorgado tarifas diferenciales para los vehículos particulares y de transporte público pertenecientes a los municipios aledaños al corredor, previa verificación e identificación de los beneficiarios y al cumplimiento de los requisitos para acceder al beneficio de estas tarifas diferenciales.

También, es importante exteriorizar que, de acuerdo con lo previsto en el literal d del artículo 21 de la ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la ley 787 de 2002 establece:

d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.”

Dado lo anterior, se recuperarían los recursos que hacen parte del modelo financiero del proyecto, con los cuales se retribuye al Concesionario las inversiones realizadas incluyendo construcción, mantenimiento y operación.

Es por ello que, a partir de la competencia de la Agencia Nacional de Infraestructura, entidad administradora del listado de peajes referenciados en el objeto de la iniciativa, a continuación, se relacionan los citados peajes con la denominación del proyecto carretero en el cual se ubican y el Contrato de Concesión correspondiente:

Ítem	Peaje	Proyecto	Contrato de Concesión	Generación
1	Galapa	IP Autopistas del Caribe	No. 002 de 2021	4G
2	Galapa	Cartagena-Barranquilla	No. 004 de 2014	4G
3	Papiros	Cartagena-Barranquilla	No. 004 de 2014	4G
4	Puerto Colombia	Cartagena-Barranquilla	No. 004 de 2014	4G
5	Bayunca	IP Autopistas del Caribe	No. 002 de 2021	4G
6	Valencia	Ruta del Sol 3	No. 007 de 2010	3G
7	Los Cedros	IP Antioquía-Bolívar	No. 016 de 2015	4G

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

8	Mata de Caña	IP Antioquía-Bolívar	No. 016 de 2015	4G
9	El Purgatorio	IP Antioquía-Bolívar	No. 016 de 2015	4G
10	El Ebanal	Santa Marta-Paraguachon	No. 445 de 1994	1G
11	Alto Pino	Santa Marta-Paraguachon	No. 445 de 1994	1G
12	Neguanje	Santa Marta-Paraguachon	No. 445 de 1994	1G
13	La Esperanza	Córdoba-Sucre	No. 002 de 2007	3G

El objetivo general del proyecto de ley es incentivar el turismo de la Región Caribe a través del otorgamiento de tarifas diferenciales para los domingos y festivos. Al respecto, en materia de riesgos, es importante advertir lo señalado en los lineamientos CONPES que tratan lo correspondiente, en particular el CONPES 3107 de 2001, que establece:

“(...) F. Riesgos Regulatorios

*En desarrollo de los términos de la Ley 80 de 1993, el Estado hará explícito en los términos de contratación el tratamiento para cambios regulatorios, administrativos y legales, **diferentes a los tarifarios, que afecten significativamente los flujos del proyecto. Como regla general este riesgo debe ser asumido por el inversionista privado, con excepción de los casos de contratos donde se pacten tarifas.***

En el caso de pactar contractualmente tarifas, peajes, tasas por la prestación del servicio, derechos o cargos se debe especificar en detalle en los contratos los mecanismos de ajuste de los mismos. Actos administrativos que modifiquen el esquema contractual de las tarifas, peajes, tasas por la prestación del servicio, derechos o cargos que dependan de decisiones unilaterales de las entidades del gobierno, no podrán ser pagados a través del Fondo de Contingencias. (...)” (Negrilla y subrayado fuera de texto)

Aunado a lo anterior, el CONPES 3714 de 2011, propone una clasificación para los diferentes tipos de riesgos, que complementa lo señalado con anterioridad, así:

“(...) CRITERIOS PARA LA TIPIFICACIÓN

5. Riesgos Regulatorios: Son los posibles cambios regulatorios o reglamentarios que, siendo previsibles, afecten el equilibrio contractual.

***Por ejemplo, cambios en las tarifas,** mercados regulados, cambios en los regímenes especiales (regalías, pensional), designación de zonas francas, planes de ordenamiento territorial, expedición de normas de carácter técnico o de calidad, entre otros. (...)” (Negrilla y subrayado fuera de texto)*

De igual manera, el CONPES 3714 de 2011, incluye los lineamientos para los criterios de asignación, señalando que *“la asignación es el proceso de distribuir los riesgos de acuerdo con la capacidad de cada una de las partes*

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

para gestionarlo, controlarlo, administrarlo y mitigarlo”, así como recomendaciones con relación a la asignación de cada riesgo, dentro de los que se destaca para el caso el riesgo regulatorio:

“(…) **CRITERIOS PARA LA ASIGNACIÓN**

(…)

5. Riesgos Regulatorios: Se recomienda que, por regla general el riesgo lo asuma la parte que cuenta con un manejo y posibilidad de administración efectiva de los riesgos regulatorios por su naturaleza y en virtud de las normas propias de cada regulación (…)” (Negrilla y subrayado fuera de texto)

En línea con lo anterior, el CONPES 3760 de 2013 “Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público-privadas: Cuarta Generación de Concesiones Viales”, presenta de modo general una relación mínima de riesgos a considerar dentro de la matriz de riesgos de cada proyecto, dentro de los que se incluye el riesgo derivado de “compensaciones por nuevas tarifas diferenciales”, así:

“(…)

Tabla 7 Riesgos en Concesiones de Cuarta Generación de iniciativa pública

Riesgo	
(…)	
Regulatorio	Compensaciones por nuevas tarifas diferenciales
	Cambios en normatividad
	Cambios en especificaciones técnicas (Tecnología de recaudo electrónico de peajes)

(…)”

A su vez, se establece que los lineamientos adicionan o modifican, según sea el caso, los lineamientos establecidos previamente en los documentos CONPES 3107 y 3133 de 2011 que, con relación al riesgo regulatorio, establece lo siguiente:

“(…)viii. **Riesgos Regulatorios**

Los riesgos regulatorios se seguirán rigiendo por el CONPES 3107, sin embargo, en caso de actos administrativos que modifiquen el esquema contractual de las tarifas por peaje, la correspondiente compensación deberá ser cubierta con los recursos respectivos del Fondo de Contingencias.” (Negrilla y subrayado fuera de texto)

1. De otra parte, con relación a las iniciativas privadas que no contemplan desembolsos de recursos públicos, respecto de las cuales el Fondo de Contingencias Contractuales de las Entidades Estatales no es un mecanismo de compensación de riesgo, se establece:

“(…) ii. **Iniciativas privadas que no requieran desembolsos de recursos públicos:**

De acuerdo con lo establecido en el artículo 18 de la Ley 1508 de 2012, cuando se presenten iniciativas privadas que no requieran desembolsos de recursos públicos, éstas podrán prorrogarse hasta el 20% del plazo inicial.

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

En ese sentido, los eventos que impliquen mayores valores en el desarrollo del proyecto se manejarán a través de la ampliación del plazo del contrato, hasta un máximo del 20% del plazo inicial. Como alternativa, la ANI tendrá la potestad de redefinir el alcance del proyecto siempre y cuando se garantice la funcionalidad del mismo, en términos de disponibilidad de la infraestructura y niveles de servicio. (...) (Negrilla y subrayado fuera de texto)

En consecuencia y por todo lo expuesto, es importante manifestar que al estar frente a un evento en el que se materializaría el riesgo asignado a la entidad ANI derivado del otorgamiento de nuevas tarifas diferenciales no previstas contractualmente y que conllevaría a la compensación de cada uno de los Concesionarios en los que se ubican las diferentes estaciones de peaje, se generaría un impacto fiscal respecto del cual resulta necesario obtener el aval por parte del Ministerio de Hacienda y Crédito Público para la aprobación correspondiente del proyecto de Ley frente a la suficiencia de recursos.

No obstante, a lo anterior, vale la pena señalar que para el caso puntual se impactarían proyectos de iniciativas privadas, en los cuales se presenta la imposibilidad de incorporar recursos públicos, por lo que se deberán generar medidas adicionales tendientes a mantener el equilibrio de la ecuación contractual, toda vez que los mecanismos de compensación de riesgos contemplados contractualmente pueden resultar insuficientes para cubrir la afectación que se genere con la propuesta en estudio.

De otra parte, en el evento que el proyecto de Ley del que trata el presente análisis sea objeto de aprobación, y una vez se tramiten y operen las nuevas tarifas diferenciales, será necesario acudir a los mecanismos de compensación de riesgo previstos de acuerdo con su orden y suficiencia en el marco de cada uno de los Contratos de Concesión, señalando que para el caso puntual se impactaría proyectos de diferentes generaciones de concesiones, así como proyectos de iniciativas privadas, por lo que se deberá efectuar un análisis independiente frente a las acciones a seguir a fin de garantizar el cumplimiento de las obligaciones contractuales en cabeza de la ANI y evitar el incumplimiento de compensaciones en favor del Concesionario, junto con los intereses correspondientes a los cuales hubiese lugar frente a dicha situación.

Tomando en consideración que a la fecha no se presenta información precisa con relación a los posibles beneficiarios de las nuevas tarifas diferenciales, en cuanto a cupos y tarifas previstas, no es posible estimar el impacto que se generaría con ocasión a esta medida, motivo por el cual, para tales efectos será necesario un estudio que aborde dicha situación a fin de determinar su impacto fiscal.

Por último, no considera procedente establecer tarifas diferenciales a través de una ley, teniendo en cuenta que el mecanismo aplicado para el establecimiento de tarifas en los peajes han sido las resoluciones expedidas por el Ministerio de Transporte de conformidad con la competencia otorgada a través de la Ley 105 de 1993.

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

ANÁLISIS FINANCIERO

En virtud a lo anterior, no es viable económica y financieramente otorgar nuevas tarifas diferenciadas para los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de Caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y la Esperanza, para los vehículos Categoría 1, los días domingos y festivos, primero debido a que estas estaciones de peaje consideran actualmente tarifas diferenciales; en segundo término porque dichos proyectos de infraestructura se financian con los recursos provenientes de las estaciones de peaje, por lo tanto establecer estos días de tarifas diferenciales afecta directamente la financiación del proyecto y consolida el riesgo a cargo de la nación quien finalmente deberá asumir los ingresos dejados de percibir por parte de los concesionarios con cargo a los recursos del presupuesto de la nación y/o el reconocimiento de la Compensación por Riesgo por Sobre Costo y Menor recaudo a favor del Concesionario; adicionalmente, esta tarifa diferencial resulta inequitativo para otras regiones que tienen una riqueza cultural condiciones naturales y sería el primer paso para que todas las regiones soliciten estas tarifas diferenciales los días festivos en sus regiones, lo cual generaría el desequilibrio del modelo financiero de los proyectos los cuales deben ser compensados por el estado, como se señaló anteriormente.

COMENTARIOS Y/O MODIFICACIONES AL ARTICULADO

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 059 DE 2023 CÁMARA	Comentarios
<p>ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene como objeto establecer una tarifa diferencial en las estaciones de peajes, para los vehículos categoría 1 los días domingos y festivos, con la finalidad de incentivar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre.</p>	<p>Teniendo en cuenta que en la exposición de motivos se justifica la medida en la concentración de peajes en la región Costa Caribe, es de precisar que esta es directamente proporcional con la infraestructura e inversión realizada en esa zona del país, respecto del resto del territorio nacional.</p> <p>En consecuencia, no se considera equitativo e igualitario el tratamiento dado a esta zona del país respecto del resto del territorio nacional, comprendiendo que el cobro de peajes obedece a un compromiso contractual en el marco del desarrollo de infraestructura carretera.</p> <p>Se sugiere eliminar.</p>
<p>ARTÍCULO 2. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“ARTÍCULO 21. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la</p>	<p>Es necesario indicar que el concepto de tarifas diferenciales actualmente existe en la legislación nacional, en el mismo artículo 21, pues el literal d, del mencionado artículo prevé que: <i>“Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción</i></p>

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuestos Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.

Todos los servicios que la Nación o sus Entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

a. Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;

c. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación". En consecuencia, su desarrollo, tal como se anticipa en la exposición de motivos queda en cabeza del Ministerio de Transporte.

Asimismo, el establecimiento de tarifas diferenciales obedece a un análisis que se realiza entre la entidad concesionante y el concesionario, donde se analiza en perspectiva social y de sostenibilidad cada uno de los escenarios en los cuales se evidencia la necesidad de establecer tarifas diferenciales, lo anterior, considerando que en la estructuración de cada uno de los contratos de concesión para la construcción de infraestructura carretera se establecen los mecanismos de retorno de la inversión, por lo tanto, cualquier modificación a este plan de recaudo conlleva a la materialización de riesgos que podrían conllevar a la existencia de responsabilidad extracontractual del Estado.

Establecer estos mecanismos sin entender los contextos particulares de cada caso atenta contra el principio constitucional de igualdad, en virtud del cual la estructuración de los contratos de concesión estableció los sistemas tarifarios. Así, pretender establecer estas tarifas diferenciales desconociendo la naturaleza de los compromisos contractuales y de la esencia de estos mecanismos de financiación de infraestructura, se está atentando directamente contra el principio de planeación.

En ese orden de ideas, la competencia para decidir respecto del establecimiento de tarifas diferenciales en cualquier zona del país está dada al Ministerio de Transporte, por la misma disposición del Legislador, en consecuencia, la necesidad de adoptar por vía de Ley un esquema tarifario diferencial atentaría en contra del principio constitucional de separación de poderes, y si bien la generación de la Ley obedece a su función legislativa, para el caso concreto, en materia de ejecución de contratos de concesión, es

**Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950**

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m., agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>
Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

<p>d. Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.</p> <p>e. Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>PARÁGRAFO.- La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>PARÁGRAFO 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>PARAGRAFO 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p>	<p>indispensable que de manera previa a la toma de decisiones como Estado, se generen los mecanismos para mitigar las contingencias derivadas de los efectos de la respectiva Ley y analizar la posibilidad de materializar teorías como la del Hecho del Príncipe en los contratos estatales vigentes.</p>
<p>ARTÍCULO 3. El Gobierno nacional en concurrencia con las entidades territoriales, podrá establecer excepcionalmente la ampliación de tarifas diferenciales en caso de las ya fijadas, o de nuevas por motivos de conveniencia social y de manera</p>	<p>Dado que no se considera equitativo e igualitario el tratamiento dado a esta zona del país respecto del resto del territorio nacional, comprendiendo que el cobro de peajes obedece a un compromiso contractual</p>

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte. Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

<p>transitoria, para los vehículos particulares de categoría 1 que transiten los días domingos y festivos en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y la esperanza, ubicados en los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre.</p>	<p>en el marco del desarrollo de infraestructura carretera, se sugiere eliminar.</p>
<p>ARTÍCULO 4. Fuentes de financiación. Podrán ser fuentes de financiación para todo efecto, incluidas las compensaciones a los concesionarios cuando sea el caso, las siguientes: Sin Afectación Fiscal.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Los Fondos de financiación. 2. Excedentes financieros de las entidades del sector. 3. Recursos de cooperación internacional incluyendo los de Organismos públicos y privados. 4. Recursos del Sistema General de Regalías. 5. Recursos del aumento del subsidio en la tarifa. 6. Recursos derivados de la reprogramación de compromisos contractuales propias del sector, fondo de contingencias, subcuenta excedente ANI. 7. Recursos de excedentes que sobrepasen el mínimo de la garantía de ingreso para el concesionario. <p>Con afectación fiscal</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Recursos derivados del Presupuesto General de la Nación. 2. Recursos de asignación presupuestal para los entes territoriales o propios cuando sea el caso. 	<p>Tener en cuenta los argumentos señalados en el análisis técnico previo de este documento.</p>
<p>ARTÍCULO 5. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>N.A.</p>

¿GENERA GASTOS ADICIONALES EN EL PRESUPUESTO DE LA ENTIDAD?

Si No

VALORACIÓN DEL GASTO. En caso de ser afirmativa la respuesta de generación de gastos indique ese gasto adicional a que corresponde.

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.

Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.

Pueden ser atendidas por el Presupuesto del Sector

Si No

VIABILIDAD DEL PROYECTO

No Viable X

Comentarios adicionales sobre la no viabilidad del proyecto de Ley:

1. El proyecto establece la necesidad de activar el turismo en la región Caribe y recuperar las afectaciones año 2020 y 2021, pero no se evidencia un estudio del que deriven datos estadísticos concretos de afectaciones para cada uno de los departamentos o municipios que se beneficiarían con la tarifa diferencial.
2. En el proyecto no se proponen fórmulas para la recuperación del diferencial de tarifa.
3. El proyecto se sustenta en el principio de equidad fiscal, el cual al no identificar la afectación específica de la región Caribe, ni estudios que consoliden las razones por las que deban tomarse las medidas contenidas en el proyecto, se queda en el plano generalizado de las demás regiones del país, que también podrían considerarse afectadas, evento en el cual el costo superaría cualquier previsión presupuestal.

Atentamente,



WILLIAM FERNANDO CAMARGO TRIANA
Ministro de Transporte

Aprobó: Claudia Helena Álvarez Sanmiguel, Asesora Despacho Ministro de Transporte 
Flavio Mauricio Mariño Molina, Jefe Oficina Asesora de Jurídica 
Felipe León Montealegre – Jefe Oficina Regulación Económica VMI 
Revisó: Yadira Cienfuegos Silvera, Asesora Ministro de Transporte 
Proyectó: Daniela Benavides Nastar, Contratista Oficina Asesora Jurídica 
Mario Franco Morales, Oficina Regulación Económica 
David Bravo, Oficina Regulación Económica. 
Consolidó: Catalina Posso, Oficina Enlace Congreso 

Recuerde que no debe hacer ningún tipo de pago para agilizar trámites en el Ministerio de Transporte.
Denuncie presuntos actos de corrupción en los trámites y servicios de la Entidad al 018000 110950

Atención virtual de lunes a viernes de 7:00 a.m. A 5:00 p.m, agendando su cita a través del enlace: <https://bit.ly/2UFTeTf>

Línea de servicio al ciudadano: (+57 601) 3240800 op. 1. Línea gratuita nacional: 01 8000 112042

Radicación de PQRS-WEB: <https://mintransporte.powerappsportals.com>

Correo electrónico: servicioalciudadano@mintransporte.gov.co de lunes a viernes de 7:30 a.m. A 4:30 p.m.