

## 2. Despacho del Viceministro General

Bogotá D.C.,



Radicado: 2-2024-016090  
Bogotá D.C., 5 de abril de 2024 15:56

Honorable Representante  
**ANDRÉS DAVID CALLE AGUAS**  
Cámara de Representantes  
**CONGRESO DE LA REPÚBLICA**  
Carrera 7 No. 8 – 68  
Bogotá D.C.,

**Asunto:** Comentarios al texto de ponencia propuesto para segundo debate al Proyecto de Ley No. 30 de 2022 Cámara “*Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones.*”

Radicado entrada  
No. Expediente 13706/2024/OFI

Respetado Presidente:

En virtud de lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>1</sup>, se presentan los comentarios y consideraciones del Ministerio de Hacienda y Crédito Público al texto de ponencia propuesto para segundo debate al proyecto de ley del asunto, en los siguientes términos:

El Proyecto de ley, de iniciativa parlamentaria, tiene por objeto determinar nuevos criterios para el establecimiento de tasas diferenciales de peaje, tales como, el estado de las vías y el porcentaje habilitado para el uso de la infraestructura vial. De igual manera, se establecen criterios que las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deben tener en cuenta en el momento de la fijación, modificación y/o eliminación de las tarifas de los peajes, dentro de los cuales se destacan: (i) previsión de situaciones que puedan desencadenar en obstrucción de la movilidad, so pena de encontrarse en la obligación de liberar el paso sin cobro alguno; (ii) imposibilidad de trasladar a los usuarios los costos administrativos, de sistemas y financieros del recaudo; (iii) límite en el cobro de los peajes autorizados a los concesionarios; y (iv) restricciones en la fijación y cobro de peajes, los cuales podrán realizarse cuando no existan estaciones de recaudo autorizadas en menos de 85 kilómetros de recorrido.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

<sup>2</sup> Gaceta de Congreso de la República No. 561 de 2023. Página 4.

Continuación oficio

En primera medida, es necesario señalar que la facultad legal establecida en el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 ha permitido que los recursos producto del cobro de tasas, tarifas o peajes por el uso de la infraestructura se constituya en uno de los mecanismos utilizado por la Nación para atender las múltiples necesidades de desarrollo de infraestructura de transporte en el país, así como la necesidad de mantener operativamente y en condiciones seguras todas las vías a su cargo. Esto, a pesar de los grandes esfuerzos fiscales que en los últimos años en materia de inversión en infraestructura se han realizado con cargo al Presupuesto General de la Nación, los cuales han resultado insuficientes para atender los altos costos del desarrollo de infraestructura y mantenimiento de ésta.

En este orden de ideas, se debe tener presente que, en el marco normativo vigente, la instalación de casetas de peajes en vías entregadas en concesión a lo largo del territorio nacional se encuentra asociada al cubrimiento de los costos e inversiones o una porción de estos, que se generen con ocasión de la ejecución de las obras necesarias para lograr el cumplimiento del objeto contractual, según sea el caso. Por tanto, una modificación a la estructura financiera del contrato, relacionada con una de las fuentes de remuneración del concesionario, generaría un desequilibrio económico del mismo y, en consecuencia, tendría que entrar a cubrirse el menor recaudo con recursos del Presupuesto General de la Nación.

De conformidad con lo expuesto, la instalación de casetas de peaje en las vías a cargo de la Nación, ha contribuido de manera significativa al desarrollo de la infraestructura vial del país, dadas las limitaciones fiscales, por tanto, el establecimiento de los criterios previstos en el proyecto de ley, de fijar tarifas diferenciales, exenciones del cobro por detenciones forzadas o instalaciones de casetas de peajes en distancias superiores a 85 km, implica costos fiscales que no están previstos en las restricciones del Marco Fiscal de Mediano Plazo ni en las proyecciones de gastos de mediano plazo del Sector Transporte, debido al encarecimiento en la estructura de costos de los proyectos de inversión en infraestructura que se financien con recursos públicos.

En todo caso, el costo del proyecto no es determinable, toda vez que esta Cartera no cuenta con datos relacionados con el estado de la infraestructura vial, el porcentaje habilitado para su uso, el porcentaje de ocurrencia de detenciones forzadas, distancia entre casetas de peaje instaladas y demás información que permita hacer los análisis respectivos.

De acuerdo con lo anterior, es indispensable que los autores y ponentes de la iniciativa den cumplimiento de lo establecido en el artículo 7 de la Ley 819 de 2003<sup>3</sup>, que determina todo Proyecto de Ley debe hacer explícita su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, y debe incluir expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas, los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el respectivo financiamiento.<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Por la cual se dictan normas orgánicas en materia de presupuesto, responsabilidad y transparencia fiscal y se dictan otras disposiciones.

<sup>4</sup> Mediante sentencia C-075 de 2022, la Corte Constitucional Colombiana declaró la inexecutable de la Ley 2075 de 2022 por vulnerar el artículo 7 de la Ley Orgánica 819 de 2003 y los artículos 151 y 352 de la Constitución Política, al incumplir el deber de considerar

Continuación oficio

Por lo expuesto, este Ministerio solicita se tengan en cuenta las anteriores consideraciones, y manifiesta la voluntad de colaborar con la actividad legislativa en términos de responsabilidad fiscal vigente.

Cordialmente,

**DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTAÑEDA**  
Viceministro General de Hacienda y Crédito Público  
DGPPN/DAF/OAJ

**Revisó:** Germán Andrés Rubio Castiblanco

**Elaboró:** María Camila Pérez Medina

**Con Copia:** Dr. Jaime Luis Lacouture Peñaloza – Secretario General de la Cámara de Representantes.



yDbJ UBRe WuSw rt+s /6oA Czrv a+Y=  
Validar documento firmado digitalmente en: <http://sedeelectronica.minhacienda.gov.co>

---

en el Proyecto de Ley: i) el impacto fiscal de las medidas de gasto; ii) los efectos fiscales del Proyecto de Ley; y iii) su fuente de financiación, por lo cual, la inobservancia de lo anterior, podría conllevar un riesgo de inconstitucionalidad.  
Firmado digitalmente por: DIEGO ALEJANDRO GUEVARA CASTANEDA Firmado digitalmente por: MINISTERIO DE HACIENDA Y CREDITO PUBLICO