

**PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE
PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025 CÁMARA**

"POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN Y ADICIONAN DISPOSICIONES A LA LEY 105 DE 1993 EN MATERIA DE PEAJES, SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA TARIFAS DIFERENCIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."

Bogotá, D. C., octubre 24 de 2025

Doctor

RAUL FERNANDO RODRIGUEZ RRINCON

Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente

Cámara de Representantes

Referencia: Ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley número 138 de 2025 cámara.

Honorable Doctor Rodriguez,

En cumplimiento con las instrucciones impartidas por la mesa directiva de la Comisión sexta Constitucional Permanente y de los deberes establecidos en la Ley 5 de 1992, presento a continuación ponencia positiva para primer debate al **PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN Y ADICIONAN DISPOSICIONES A LA LEY 105 DE 1993 EN MATERIA DE PEAJES, SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA TARIFAS DIFERENCIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**

Atentamente,



INGRID MARLEN SOGAMOSO A.
Representante a la Cámara
Coordinadora Ponente

INFORME DE PONENCIA PRIMER DEBATE PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025 CÁMARA

Por instrucciones de la Mesa Directiva de la Comisión Sexta de Cámara de Representantes, conforme a lo establecido en la ley 5 de 1992, se me designó como ponente, por nota interna No. C.S.C.P. 3.6 – 777/2025, de fecha septiembre 16 de 2025, para desarrollar la ponencia en primer debate al **PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN Y ADICIONAN DISPOSICIONES A LA LEY 105 DE 1993 EN MATERIA DE PEAJES, SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA TARIFAS DIFERENCIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**.

ANTECEDENTES

- El proyecto de ley fue radicado el 22 de julio de 2025.
- El 16 de septiembre de 2024, fue designada por la mesa directiva de la Comisión Sexta permanente de Cámara de Representantes como ponente para primer debate, la Honorable Representante INGRID SOGAMOSO.

I. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS

1.1 Proyecto de ley 008 de 2024 Cámara *"Por medio de la cual se establecen parámetros para reducir el valor de las tasas y tarifas de los peajes y se dictan otras disposiciones"*, fue radicado el 20 de Julio de 2024, con la autoría de los honorables representantes; Juan Carlos Wills Ospina, Leonardo de Jesús Gallego Arroyave, Armando Antonio Zabaraín de Arce, Luis David Suárez Chadid, James Hermenegildo Mosquera Torres, Teresa De Jesús Enríquez Rosero, Ángela María Vergara González, César Cristian Gómez Castro, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Eduard Giovanni Sarmiento Hidalgo, Juan Daniel Peñuela Calvache, Luis Ramiro Ricardo Buelvas, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa y del H.S German Alcides Blanco.

1.2 Proyecto de ley 103 de 2024 Cámara, *"Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se estructura tarifa diferencial en los peajes de la infraestructura de transporte"*, fue radicado el 30 de Julio de 2024, con la autoría de los honorables Representantes Carlos Felipe Quintero Ovalle, Álvaro Leonel Rueda caballero, Karyme Adrana Cotes Martínez, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa, Jhoany Carlos Alberto Palacios Mosquera, Hugo Alfonso Archila Suárez, Luis Carlos Ochoa Tobón, Hugo Danilo Lozano Pimiento, Dolcey Oscar Torres Romero y Gilma Díaz Arias

1.3 Proyecto de ley 185 de 2024 Cámara, *"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."* Fue radicado el 14 de agosto de 2024, con la autoría de los honorables representantes, Modesto Enrique Aguilera Vides, Bayardo Gilberto Betancourt Pérez, Betsy Judith Pérez Arango, Jairo Humberto Cristo Correa, Javier Alexander Sánchez Reyes, Néstor Leonardo Rico Rico, Oscar Rodrigo Campo Hurtado, Sandra Milena Ramírez Caviedes, Luz Ayda Pastrana Loaiza, Hernando González, Mauricio Parodi Díaz, Jorge Méndez Hernández y los honorables senadores, Antonio Luis Zabaraín Guevara y Carlos Mario Farelo Daza.

Por instrucción de la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el mes de marzo del año 2025, se designaron ponentes para presentar informe de ponencia para primer debate a los tres proyectos acumulados, no obstante, **no se llevó a cabo debate por lo que el proyecto fue archivado por artículo 190 de ley 5 de 1992.**

1.4 Proyecto de Ley 602 de 2021 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, este proyecto tiene como objetivo la creación de 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, este proyecto fue radicado el 26 de abril de 2021 en la Secretaría General de la Cámara, por los honorables representantes Fabián Díaz Plata, Rodrigo Rojas Lara, León Fredy Muñoz, Mauricio Andrés Toro, Carlos Eduardo Acosta, Edwin Fabian Orduz, John Jairo Roldán Avendaño, José Pizarro Rodríguez, Karina Rojano; y los Honorables Senadores Jorge Eliecer Guevara, Aida Avella Esquivel y Griselda Lobo Silva. Posteriormente, por designación de la Mesa Directiva de la Honorable Comisión Sexta Constitucional de la Cámara se nombraron como ponentes para el estudio de esa iniciativa legislativa a los H.R. Rodrigo Rojas coordinador ponente, León Fredy Muñoz y Aquileo Medina quienes presentaron ponencia positiva publicada en 24 de mayo de 2021.

- El proyecto de Ley fue aprobado por la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes el día 15 de junio de 2021, con el compromiso de adelantar audiencias públicas para poder escuchar a los sectores involucrados. Seguidamente, se nombró una subcomisión integrada por los H.R. Rodrigo Rojas, Aquileo Medina, León Fredy Muñoz, Emeterio Montes, Milton Angulo, Monica Raigoza, Martha Villalba y Esteban Quintero designada para revisar el contenido y alcance del texto propuesto para segundo debate, para unificar criterios sobre la materia y posteriormente rendir un informe a la comisión.

El informe de ponencia para segundo debate del proyecto de ley fue socializado el 21 de diciembre de 2021 entre los honorables Representantes integrantes de la subcomisión creada para revisar el texto propuesto.

Actualmente el proyecto se encuentra archivado por tránsito de legislatura.

1.5 Proyecto de Ley Número 188 de 2022 cámara, “Por medio del cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones”, iniciativa de los honorables Senadores Sandra Ramírez Lobo, Imelda Daza Cotes, Omar de Jesús Restrepo Correa, Julián Gallo Cubillos, Pablo Catatumbo Torres Victoria y los honorables Representantes Carlos Alberto Carreño Marín, Luis Alberto Albán Urbano, Jairo Reinaldo Cala Suarez, German Gómez López y Pedro Baracutao García Ospina; radicado en la Secretaría General de la Cámara de Representantes el 7 de Septiembre de 2022, la misma se remitió a la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes y se designó como Coordinador Ponente el honorable Representante Pedro Baracutao García Ospina y como ponente al honorable Representante Daniel Carvalho, el presente proyecto se encuentra en trámite en la comisión sexta o de transporte y comunicaciones.

1.6 Proyecto de Ley 030 de 2022 Cámara “Por medio del cual se modifica el artículo 21 de la ley 105 de 1992”, iniciativa presentada por el honorable representante Juan Carlos Wills Ospina, la cual tiene como objetivo tener en cuenta el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, como factores para la tarifa, el presente proyecto se encuentra en trámite en la comisión sexta o de transporte y comunicaciones.

1.7 Proyecto de Ley 096 de 2020 Cámara, “Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes”, proyecto de ley presentado por el Honorable representante Fabian Diaz Plata, la cual 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, actualmente, el proyecto se encuentra archivado.

II. SINTESIS DEL PROYECTO

Modificar la Ley 105 de 1993, con respecto a la regulación del cobro de peajes, actualizar y complementar el marco normativo aplicable al cobro de peajes en la infraestructura de transporte a nivel nacional, mediante la incorporación de condiciones de equidad, proporcionalidad y eficiencia.

Para ello, se establece que el valor del peaje deberá ajustarse conforme al estado y nivel de habilitación de las vías, garantizando una relación justa entre el servicio prestado y el costo asumido por los usuarios. Asimismo, se definen principios de transparencia y eficiencia en el proceso de recaudo, se regulan los factores que inciden en el incremento anual de las tarifas y se establece la implementación de tarifas diferenciales, los días domingos y festivos en beneficio de las poblaciones de los departamentos de la región caribe, siendo estos: Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo

III. JUSTIFICACION

Surge como resultado de los incrementos desproporcionados de las tarifas de los peajes, que posicionan a nuestro país entre los que más altos cobros realiza por este concepto, generando una gran inconformidad entre los usuarios de la infraestructura vial. Los usuarios no perciben una correlación entre el alto monto de las tarifas y el adecuado estado de las vías. Por el contrario, como se detallará más adelante, la infraestructura vial en su mayoría no se encuentra en condiciones óptimas.

Estos altos costos, generan que se afecten sectores económicos que tienen relación directa con el uso de la infraestructura de transporte vial y por ende de los peajes, como son el sector del turismo y el sector del pequeño productor agropecuario, argumentos que se esbozaran más adelante.

Además, no entregan comprobantes de pago con la información clara y precisa que se requiere y que debería estar a disposición del usuario para acreditar su pago.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Estos altos costos, se ven reflejados en el alto recaudo que por este concepto se han percibido, El Ministerio de Transporte reveló que durante el año 2021 en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$4,07 billones en los 187 peajes del país.

Según la cartera, los puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo en 2021 de \$3,26 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Invias lograron el recaudo de \$819.400 millones a lo largo del 2020.

Por otra parte, las cifras indican que desde 2014 hasta 2020, la ANI recaudó en peajes más de \$18 billones (\$18.465.056'990.155) y que el INVÍAS recaudó, desde 1994, más de \$8 billones (\$8.346.436'969.927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos.

Las cifras entregadas por el Ministerio de Transporte también arrojaron que la infraestructura concesionada tuvo un aumento de recaudo de 52,75%, pues durante el año de la pandemia los peajes recaudaron \$2,14 billones, mientras que en 2021 fueron más de \$3 billones.

En cuanto a la infraestructura no concesionada, el crecimiento fue de 21,9%: el Invias logró la obtención de recursos por \$672.453 en 2020 y en 2021 hubo un recaudo de \$819.400 millones.

A inicios de este año, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) ajustó en un 13,12% las tarifas de las 29 estaciones de peaje bajo su administración, tomando como referencia el Índice de Precios al Consumidor (IPC) divulgado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE) para 2022.

Además, se añadió un 2% para actualizar la tarifa del Fondo de Seguridad Vial (FOSEVI).

Este ajuste se oficializó mediante la Resolución 62 del 15 de enero de 2024, afectando 29 estaciones de peaje en 15 departamentos, con tarifas definidas según la clasificación vehicular.

Con la nueva actualización, el peaje más caro para la categoría uno (automóviles, camperos y camionetas) es el de la estación El Korán en Cundinamarca, con un costo de \$16.200. Los peajes de Puerto Triunfo y Cocorná, ambos en Antioquia, le siguen con una tarifa de \$15.300.

El peaje de El Korán también resulta ser el más costoso a nivel general, ya que para la categoría siete (camiones de cinco ejes) la tarifa alcanza los \$98.600.

Por otro lado, el peaje más económico para la categoría uno es el de San Juan en La Guajira, que no tiene costo. Le siguen el de La Parada en Norte de Santander, con una tarifa de \$2.400, y el de San Diego en Cesar, con \$5.900.

Las tarifas establecidas en los artículos tercero y cuarto de la mencionada resolución deben incluir, para cada estación de peaje, la diferencia entre el valor vigente del FOSEVI y \$500.

En cuanto a los peajes gestionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Ministerio de Transporte definió las tarifas para 2024 mediante la resolución 20243040001125, aplicables a INVÍAS y la ANI. El incremento del 13,12% en la tarifa está basado en el IPC de 2022. Para

las concesiones que incrementaron tarifas antes de la expedición del Decreto 050 de 2023, el aumento será acorde al IPC de 2023, que es del 9,28%.

3.1 SOBRE LA CONVENIENCIA PARA EL TURISMO DE LA REGIÓN CARIBE.

Actualmente, la Región Caribe colombiana cuenta con 7 departamentos: Atlántico, Bolívar, Magdalena, La Guajira, Cesar, Córdoba, Sucre y el archipiélago de San Andrés y Providencia, con un total de 197 municipios. Esta región, posee un papel importante en la economía del país, toda vez que, tiene una participación del 15,5% del PIB nacional (DANE 2024), debido a sus diversas cualidades y sectores, entre estos el sector del turismo.

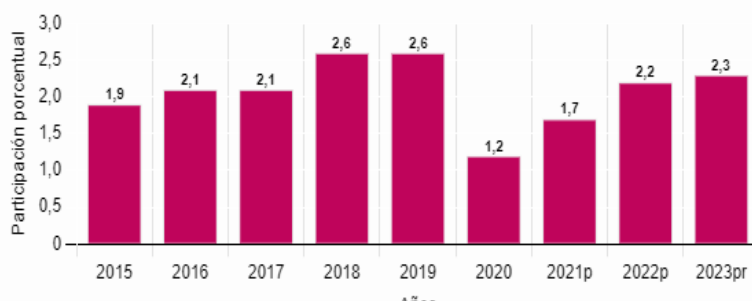
La Región Caribe, posee un patrimonio material e inmaterial, debido a su riqueza cultural y las condiciones naturales constituyen ventajas comparativas y competitivas en la apuesta turística. (Rojano, Contreras, M & Cardona, D. 2022).

El sector turismo, en el 2023 tuvo una participación porcentual de 2,3% en el valor agregado total de la economía colombiana (DANE, 2024). Esto, representa un mínimo aumento del 0,1% con respecto a la participación porcentual del año anterior. Igualmente, denota que la participación del sector turismo en la economía aun no recupera los niveles prepandemia, mostrando la necesidad de estimular este sector para que pueda lograr su reactivación económica.

Se observa que, en el gasto turístico del año 2023, la población colombiana destina más recursos al transporte por carretera (\$2.1 billones de pesos) en comparación con el transporte aéreo (\$1.8 billones de pesos). Esta tendencia se ha mantenido desde antes de la pandemia. Esta situación representa una limitante para los colombianos que desean hacer turismo, debido a que el transporte por carretera es una de las categorías en las que los turistas destinan una mayor cantidad de recursos. Como consecuencia, el presupuesto disponible para las actividades turísticas se ve reducido, lo que puede llevar a que desistan de realizar dichas actividades.

(CST) Cuenta Satélite de Turismo

Participación porcentual del valor agregado del sector turismo en el valor agregado total de la economía
2015-2023^{pr}



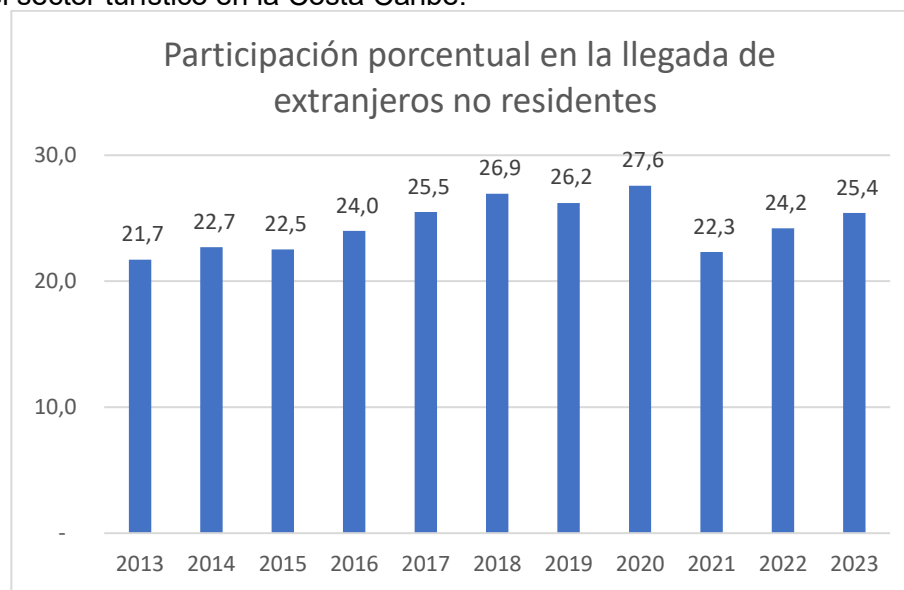
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Tabla 4. Gasto turístico interior, según bienes y servicios
Valores a precios corrientes
Miles de millones de pesos

Productos	2019	2020	2021 ^P	2022 ^P	2023 ^{PR}
	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²	Gasto turístico interno ²
Total	16.365	7.687	10.510	15.922	17.651
Servicios de alojamiento para visitantes	2.378	944	1.159	1.939	2.146
Servicios de provisión de alimentos y bebidas	4.766	2.220	3.147	5.083	5.901
Servicios de transporte de pasajeros por ferrocarril					
Servicios de transporte de pasajeros por carretera	1.993	918	1.289	1.939	2.106
Servicios de transporte de pasajeros por agua					
Servicios de transporte aéreo de pasajeros	1.754	877	1.221	1.771	1.880
Servicios de alquiler de equipos de transporte	35	17	24	35	37
Agencias de viajes y otros servicios de reserva	140	70	97	141	150
Servicios culturales deportivos y recreativos	770	373	472	715	798
Bienes de consumo*	2.035	1.103	1.485	2.050	2.188
Otros servicios**	2.494	1.165	1.616	2.248	2.445

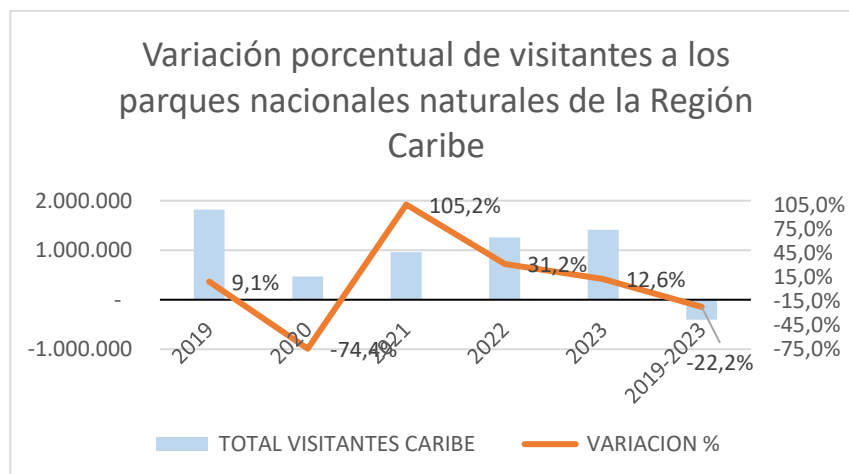
Fuente: DANE, Cuenta Satélite de Turismo

Con respecto a la participación en la llegada de extranjeros no residentes a la Región Caribe, se presentó un promedio del 24,4% del total nacional entre los años 2013 y 2023 (Ministerio de Comercio, Industria y Turismo), cifras que indican, que la región no ha logrado recuperar los niveles de participación a nivel nacional que manejaba antes de pandemia, cuando su aporte era superior al 26%. Esto evidencia la urgencia de tomar medidas que favorezcan la reactivación económica del sector turístico en la Costa Caribe.



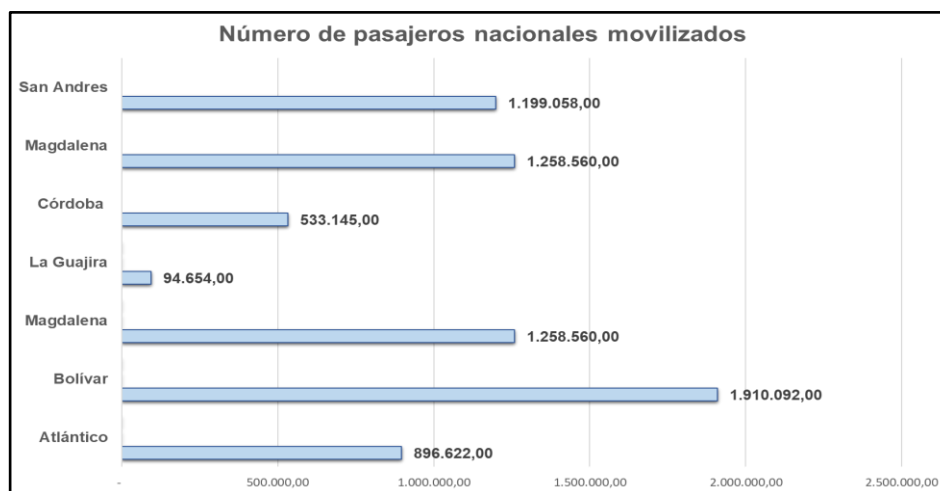
Fuente: MINCIT 2024

En ese sentido, para el año 2023 se presenta una variación negativa de -22,2% de visitantes a parques nacionales naturales de la Región Caribe, frente al año 2019, toda vez que se indica un total de 1.415.957 visitantes en el año 2023 y 1.821.089 en el año 2019, (MINCIT) lo que evidencia el impacto negativo que tuvo la pandemia mundial por el Covid-19 en el turismo de la región caribe y que el sector aun no experimenta la reactivación económica.



Fuente: MINCIT 2024

Seguidamente, durante el año 2021 en el departamento del Atlántico se movilizaron 896.622 pasajeros, en Bolívar 1.910.092, en La Guajira 94.654, en Córdoba 533.145 y en Magdalena, tal como se puede observar en la gráfica presentada a continuación:



Fuente:

MINTIC - La República (2022)

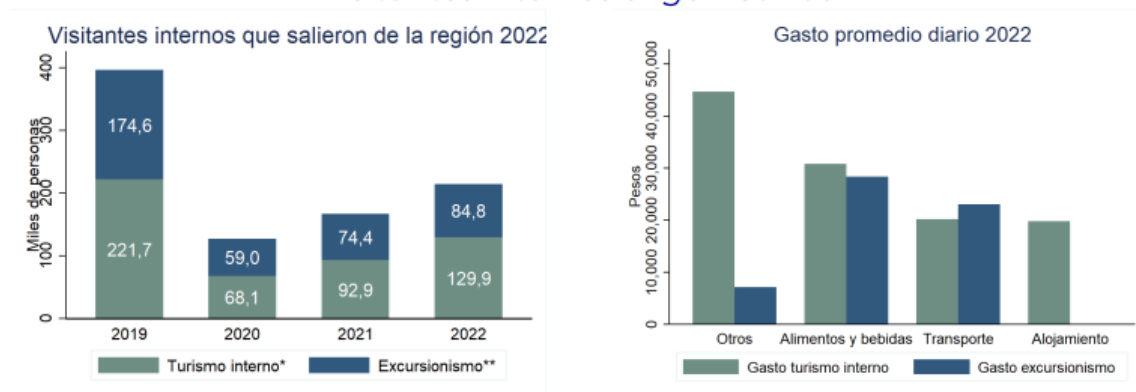
Al finalizar el primer semestre del año 2022, 3,9 millones de personas registraron visita a las ciudades de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Valledupar, Riohacha y Montería (ANATO) lo cual representó un aumento de 92% respecto al mismo periodo de 2021 y del 31% frente al primer semestre de 2019, antes de la crisis sanitaria ocasionada en razón del COVID -19, dejando en evidencia, la capacidad de resiliencia del sector turístico de la Región Caribe y su gran potencial para seguir aportando económicamente al del resto del país. (La república S.A.S., 2022).

En cuanto a los visitantes internos de origen caribe, para el año 2019 se tiene que 174,6 mil personas realizaron excursionismo, esto corresponde a la población de 10 años y mayores que viajaron dentro del país y no pernoctó, seguidamente, 221,7 mil personas realizaron turismo

interno, el cual corresponde a la población de 10 años y mayores que viajaron dentro del país y pernoctó al menos una noche. Por el contrario, durante el año 2022, tan solo 85 mil personas realizaron excursionismo y 130 mil turismo internos. (Min. CIT, 2023).

Con respecto a los gastos de transporte, el promedio diario fue de 20.000 pesos colombianos, tal como se evidencia a continuación:

Visitantes internos origen Caribe



*Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.

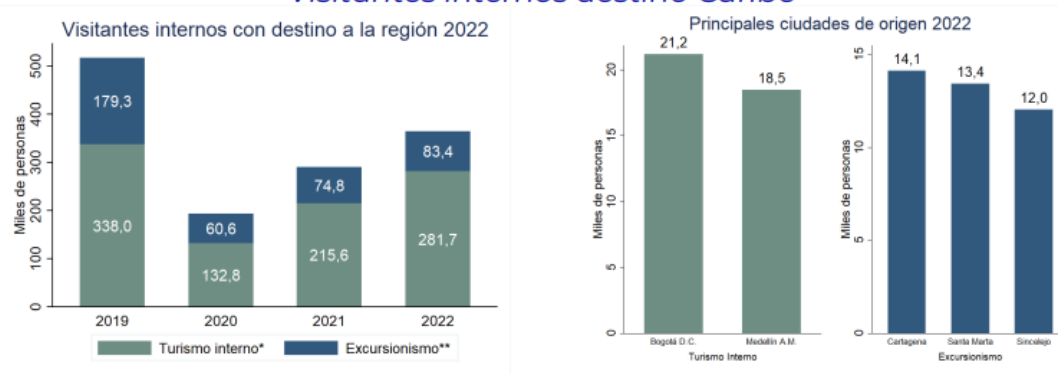
**Excursionismo hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y no pernoctó.

Fuente: DANE - Encuesta de Gasto Interno en Turismo - EGIT (2022); 24 principales ciudades del país.

Fuente: MINTIC (2023)

Por su parte, la Región Caribe recibió 365 mil visitantes internos en 2022. Esta es una cifra inferior a los más de 517 mil visitantes internos que se recibieron antes de la pandemia en 2019, mostrando la ausencia de la reactivación económica. La mayoría de los turistas llegaron desde Bogotá D.C. y Medellín y la mayoría de los excursionistas lo hicieron desde Cartagena, Santa Marta y Sincelejo.

Visitantes internos destino Caribe



*Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.

**Excursionismo hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y no pernoctó.

Fuente: DANE - Encuesta de Gasto Interno en Turismo - EGIT (2022); 24 principales ciudades del país.

A continuación, se presenta un cuadro con la ubicación y valor de los peajes de los diferentes departamentos de la Región Caribe,

VALOR DE PEAJES DE LOS DEPARTAMENTOS DE LA REGIÓN CARIBE

ATLANTICO

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR CATEGORÍA I
Galapa	Autopistas del Sol	\$11.900(T.D)
Galapa	Concesión Costera	\$8.300(T.D)
Juan Mina	Concesión Costera	\$8.300(T.D)
Papiros	Concesión Costera	\$2.400(T.D)
Puerto Colombia	Concesión Costera	\$17.200
Sabanagrande	Autopistas del Sol	\$11.900
Corredor Portuario	INCO	\$10.500

BOLÍVAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Bayunca	Autopistas del Sol	\$11.200
Calamar	Concesión vial montes de maría	\$16.300

Corralito de piedra	Concesión vial Cartagena	\$3.200
La heroica	Concesión vial Cartagena	\$0
Manga	Concesión vial Cartagena	Desmontado
Ceballos	Concesión vial Cartagena	Desmontado
El Carmen	Concesión vial montes de maría	\$11.100
Gambote	Autopista del sol	\$11.200
Marahuaco	Concesion costera	\$16.100
Pasacaballos	Autopista del sol s.a	\$11.400
Turbaco	Autopista del sol s.a	\$5.100(T.D)

CESAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
El copey	yuma concesionario	\$10.100
Gamarra	INVIAS	Desmontado
La loma	yuma concesionario	\$10.400
Morrison	INVIAS	\$12.300
Pailitas	INVIAS	\$12.300

Rincón hondo	INVIAS	\$12.200
San diego	INVIAS	\$6.200
Valencia	yuma concesionario	\$10.400
Platanal	INVIAS	\$10.000

CÓRDOBA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Carimagua	Invias	\$15.200
Los garzones I	Ap de la sabana	\$6.000
Los garzones II	ap de los garzones	\$6.000
La apartada	Concesiones ruta del mar	\$16.100
Los cedros	Concesiones ruta del mar	\$16.100
Mata de caña	Concesiones ruta del mar	\$15.800
El purgatorio	Concesiones ruta del mar	\$16.100
Los manguitos	Concesiones ruta del mar	\$16.100
San Carlos	Concesiones ruta del mar	\$15.800

GUAJIRA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Alto pino	Concesión Santa marta- paraguachon	\$12.300
El ebanal	Concesión Santa marta- paraguachon	\$12.300
Paraguachon	Concesión Santa marta- paraguachon	\$12.300
San juan	INVIAS	\$9.400
Uribia	INVIAS	\$3.500 (T.D)

MAGDALENA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Puente Laureano Gómez	Concesión Ciénaga Barranquilla	\$15.600
Tasajera	Concesión Ciénaga Barranquilla	\$15.600
Neguanje	Concesión Santa Marta- paraguachón	\$12.300
Puente plato	Yuma concesionaria	\$11.700
El difícil	Yuma concesionaria	\$11.700
Tucurinca	Yuma concesionaria	\$10.900
Reten 1	Improcos	\$8.700 (T.D)

Reten 2	Improcos	\$8.700
----------------	----------	---------

SUCRE

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Las caimaneras	Concesión ruta al mar	\$15.800 (T.D)
La esperanza	app de la sabana	\$10.600
Las flores	app de la sabana	\$6.000
San Onofre	Concesión ruta al mar	\$16.100

Fuente: Peajes Colombia - INVIAS

Con 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, se pretende aumentar el flujo de turistas en las zonas, contribuyendo a los sectores hoteleros, comerciantes, restaurantes, entre otros, que conforman la oferta turística de la región.

3.2 SOBRE LA CONVENIENCIA PARA LOS PEQUEÑOS PRODUCTORES AGROPECUARIOS.

Uno de los principales efectos del aumento en la tarifa de los peajes es para el transporte de carga, por el aumento de costos de logística y fletes. Ello para los grandes productores o importadores no afecta como lo señala Jackeline Pirajan economista de Scotiabank Colpatría.

“Sin embargo, el efecto final al consumidor por el incremento de los fletes podría sentirse moderadamente, porque si bien el costo del transporte de carga podría aumentar, el precio de la carga estaría moderándose gracias a menores costos de producción a nivel internacional”

Pero para los pequeños productores agropecuarios que buscan la comercialización directa de sus productos significa una reducción paulatina de competitividad, puesto que la producción a nivel internacional y la importación de productos agrícolas podría afectar directamente los recursos que perciben los millones de campesinos en el país.

Teniendo como marco referencial los diferentes esfuerzos del Estado Colombiano por proteger al campesinado y al pequeño productor, es menester de este Congreso impulsar acciones que den beneficios y reduzcan las cargas en el transporte y comercialización de cosechas y

productos agrícolas y agropecuarios del eslabón más débil en la cadena de comercialización como son los campesinos colombianos.

Es por ello, por lo que una parte de este proyecto busca no solo establecer una tarifa diferencial para vehículos circundantes a las casetas de peaje, sino ampliar dicho beneficio a pequeños productores agrícolas en los que se demuestre están transportando su producción, esto como medida afirmativa en torno a la soberanía alimentaria y la dignificación campesina.

La implementación de tarifas diferenciales para pequeños productores agrícolas es una medida crucial para fomentar la equidad y apoyar a un sector vital de la economía que enfrenta desafíos históricos como la falta de vías de comunicación y la intermediación que deja en situaciones de inferioridad manifiesta, así como desafíos recientes como son las grandes cadenas de producción y transporte que monopolizan y reglamentan informalmente los costos de producción.

Los pequeños productores agrícolas son fundamentales para el abastecimiento de alimentos y productos agrícolas en las zonas rurales y urbanas del país. Sin embargo, se enfrentan a múltiples barreras que pueden poner en riesgo su viabilidad económica y su capacidad de competir en el mercado. La carga económica impuesta por los peajes es una de estas barreras, y es esencial abordarla para asegurar la sostenibilidad y el desarrollo de este sector. Este proyecto puede contribuir a diversos elementos tales como.

Reducción de costos indirectos y de intermediación: Los pequeños productores agrícolas a menudo operan con márgenes de beneficio muy estrechos. Los costos indirectos, como las tarifas de peajes y el coste del flete de transporte, pueden representar una carga significativa que afecta su rentabilidad. La tarifa de peaje, en este sentido, no solo incrementa los costos operativos directos del transporte de productos desde las zonas de producción hasta los mercados, sino que también puede impactar indirectamente los precios de los productos agrícolas, afectando tanto a los productores como a los consumidores.

La reducción del costo de la intermediación entre el productor y el mercado es una prioridad estratégica para mejorar la eficiencia del sistema de comercialización agrícola y aumentar los ingresos de los productores. La intermediación, en muchas ocasiones, representa una carga económica significativa para los productores agrícolas, especialmente los pequeños productores, que ven reducidos sus márgenes de beneficio debido a la presencia de múltiples intermediarios en la cadena de suministro. La reducción de estos costos no solo beneficiaría a los productores, sino que también podría resultar en precios más bajos para los consumidores finales.

Competitividad y Sostenibilidad: La competitividad de los pequeños productores agrícolas depende en gran medida de su capacidad para mantener bajos costos de producción y transporte. En muchos casos, los pequeños productores compiten con grandes empresas agrícolas que pueden absorber mejor los costos adicionales debido a economías de escala. Las tarifas diferenciales para pequeños productores permitirían equilibrar esta disparidad, brindándoles una ventaja competitiva que les permita seguir operando de manera sostenible y contribuir al abastecimiento alimentario local y nacional. El presente proyecto al darles este

beneficio tarifario podrá concebir que el producto sea competitivo en mercados nacionales, así como pueda aumentar el margen de beneficio por sus productos.

3.3 SOBRE LA CONVENIENCIA PARA UN COBRO JUSTO.

No es un secreto que uno de los cobros que más inconformidad generan en los colombianos, es el de las tarifas de los peajes, pues el estado de la infraestructura vial en las vías primarias y secundarias es bastante desolador, pues las mismas constantemente se encuentran averiadas, con huecos, resaltos, desniveles, lo que hace que el tránsito sea lento, peligroso, restringido y que constantemente se deban hacer reparaciones que dificultan en gran manera la movilidad.

Por esto, parte de este proyecto, busca incluir dentro de los principios que se deben tener en cuenta para fijar las tasas, tarifas y peajes, consagrados en el artículo 21 de la ley 105 de 1993, específicamente en los literales d) y e), la necesidad de estimar las tasas de las tarifas de peajes en proporción, no solo a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, sino que también teniendo en cuenta el estado en el que se encuentre la infraestructura vial y el porcentaje de la misma que se encuentre habilitado para el uso; puesto que no es correcto cobrar un monto que sea igual independiente si están habilitados 3 carriles para uso a si solo 1 de esos 3 carriles se encuentra habilitado.

Finalmente, sobre la conveniencia del proyecto presentado, es importante precisar, que mediante la Resolución Número 20213040030335 del 19 de julio de 2021, se establecieron tarifas diferenciales, cambiando la tarifa de \$13.000 pesos a \$700 pesos (año 2021 No incluye FOSEVI) en la estación de peaje denominada la Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, en la cual se disminuyeron los valores en los fines de semana, de viernes 12 pm a Domingo 0:00 y lunes festivo hasta las 00:00, en categoría 1E y 2E.

Esta medida, obtuvo un resultado positivo por parte de la comunidad, los gremios, empresarios y hoteleros, los cuales celebran el aumento de los visitantes luego de la implementación de esta tarifa, la cual busca extenderse de manera similar, mediante la implementación de este proyecto de ley en la Región Caribe, generando un mayor impacto en el turismo regional.

Con esto se demuestra, que como se ha hecho anteriormente, es posible poder establecer mecanismos para implementar tarifas diferenciales que contribuyan al bienestar de los usuarios de las vías y de los sectores que pueden verse afectados por el alto cobro de los peajes.

IV. SUSTENTACION JURIDICA.

• FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES

1. **ARTÍCULO 1** “Colombia es un Estado social de derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista, fundada en el respeto de la dignidad humana, en el trabajo y la solidaridad de las personas que la integran y en la **prevalencia del interés general.**”

2. **ARTÍCULO 24.** Todo colombiano, con las limitaciones que establezca la ley, tiene derecho a circular libremente por el territorio nacional, a entrar y salir de él, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

3. **ARTÍCULO 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección**

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

del Estado. Para tal efecto, se otorgará prioridad al desarrollo integral de las actividades agrícolas, pecuarias, pesqueras, forestales y agroindustriales, así como también a la construcción de obras de infraestructura física y adecuación de tierras.

De igual manera, el Estado promoverá la investigación y la transferencia de tecnología para la producción de alimentos y materias primas de origen agropecuario, con el propósito de incrementar la productividad.

• **FUNDAMENTOS LEGALES**

1. Ley 105 de 1993 “Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones” en sus artículos;

Artículo 19. Constitución y conservación. corresponde a la nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente ley.

Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

ARTÍCULO 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la nación. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto 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,

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

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;

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;

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.

PARÁGRAFO 1. 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.

PARÁGRAFO 2. 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.

PARÁGRAFO 3. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1.

PARÁGRAFO 4. Se entiende también las vías "Concesionadas".

ARTÍCULO 22. DESTINO DE LOS RECURSOS DEL PEAJE. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia.

ARTÍCULO 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario, implicará responsabilidad civil para la entidad quien a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2o. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

2. LEY 1508 DE 2012 “Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas”, en su artículo;

ARTÍCULO 2. Concesiones. Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas. Las concesiones vigentes al momento de la promulgación de la presente ley se seguirán rigiendo por las normas vigentes al momento de su celebración.

3. Ley 1682 de 2013 Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte.

4. DECRETO 2171 DE 1992 “Por el cual se reestructura el Ministerio de Obras Públicas y Transporte como Ministerio de Transporte y se suprimen, fusionan y reestructuran entidades de la rama ejecutiva del orden nacional.”

5. DECRETO 4165 DE 2011 Cambiase la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) de establecimiento público a Agencia Nacional Estatal de Naturaleza Especial, del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, financiera y técnica, que se denominará Agencia Nacional de Infraestructura, adscrita al Ministerio de Transporte.

6. DECRETO 087 DE 2011 “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias” establece:

Artículo 6. Funciones del Despacho del ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo (...).

7. DECRETO NACIONAL 105 DE 1993 Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones. El presente proyecto crea la integración del sector y del sistema nacional de transporte, principios rectores del transporte, principios del transporte público, establece la regulación del transporte y el tránsito, señala las sanciones, define perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano, define la infraestructura del transporte, especificaciones de la red nacional de carreteras, determina las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte, trámite para obras por concesión, entre otras.

8. DECRETO NACIONAL 2263 DE 1995. "Por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto 105 de 1995". El presente proyecto busca que el incremento porcentual previsto para los costos del transporte urbano y/o metropolitano, incluyendo el del costo de recuperación de capital, para cada año calendario no puede ser, en ningún caso, superior a la meta de inflación definida y difundida por la Junta Directiva del Banco de la República.

9. DECRETO NACIONAL 1916 DE 1994 "por el cual se reglamenta parcialmente la Ley 105 de 1993. El presente proyecto tiene como objeto reglamentar el inciso 2 del artículo 6 de la Ley 105 de 1993 en el entendido que son los alcaldes metropolitanos, distritales y municipales, las autoridades competentes y quienes adoptarán la decisión correspondiente Para la determinación de las necesidades de acuerdo con los estudios técnicos del caso.

10. DECRETO 4165 de 2011 Por el cual se cambia la naturaleza jurídica, cambia de denominación y se fijan otras disposiciones del Instituto Nacional de Concesiones (INCO). Con el fin de lograr mayor eficiencia y eficacia en la administración de la infraestructura del país, así como fortalecer la vinculación de capital privado a los proyectos asociados con la infraestructura del sector transporte y el desarrollo de las asociaciones público privadas, y hacer coherente la organización y funcionamiento de la administración de los proyectos de infraestructura es necesario cambiar la naturaleza jurídica del Instituto Nacional de Concesiones (INCO) para adaptarla a las condiciones del mercado y otorgarle la estructura acorde con las actuales necesidades y potencialidades del país. Que en el literal e) del artículo 18 de la Ley 1444 de 2011 se confieren facultades extraordinarias al Presidente de la República para cambiar la naturaleza jurídica de los establecimientos públicos y otras entidades u organismos de la rama ejecutiva del orden nacional, facultad que se ejerce parcialmente para el Instituto Nacional de Concesiones.

Este marco normativo, muestra claramente, que es el Ministerio de Transporte la entidad competente para establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en cuenta los estudios de la ANI y lo propio de aquellos que están a cargo del INVIAS.

Además, es importante resaltar, lo establecido por la Corte Constitucional, al afirmar que el Congreso de la República tiene la facultad de establecer contribuciones fiscales, según lo estipulado en los artículos 150.12 y 338 de la Constitución Política.

Lo cual implica que el Congreso debe definir claramente los sujetos activos y pasivos, el hecho generador, la base gravable y la tarifa de los impuestos para asegurar que las obligaciones impositivas se ajusten a la normativa superior y posean legitimidad democrática.

- **FUNDAMENTOS JURISPRUDENCIALES**

- 1. **SENTENCIA C -057 DE 2021**

“El principio de equidad es de naturaleza estructural, esto es, se predica del sistema tributario y no de un tributo en particular, de tal manera que el sistema tributario debe ser equitativo en su integridad. Así lo reconoció la Corte en la sentencia C-606 de 2019, y lo ha venido sosteniendo de forma pacífica desde mediados de los años noventa. La sistematicidad también se predica en relación con la tarifa del tributo. En esa línea, la Corte ha dicho que el principio de equidad no se predica de los contribuyentes individualmente considerados, se insiste, sino del sistema impositivo en su conjunto, lo que supone que, al verificar la posible infracción al principio de equidad por cuenta de un tributo o la configuración particular de alguno de sus elementos, es necesario tener en cuenta los beneficios tributarios que el ordenamiento jurídico reconoce a los contribuyentes frente a los que se alega el quebrantamiento del principio de equidad en materia tributaria”.

- **V. CONFLICTO DE INTERESES**

Dando alcance a lo establecido en el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, “*Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992*”, se hacen las siguientes consideraciones a fin de describir las circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés en la discusión y votación de la presente iniciativa legislativa, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, a cuyo tenor reza:

“Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.

Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

- a) *Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.*
- b) *Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.*
- c) *Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.*
(...)"

Sobre este asunto la Sala Plena Contenciosa Administrativa del Honorable Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio, señaló que:

“No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concurra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles. También se tiene noticia que el interés puede ser de cualquier naturaleza, esto es, económico o moral, sin distinción alguna”.

A partir de lo anterior, salvo mejor concepto, se estima que para la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley no existe conflicto de intereses al tratarse de un asunto de interés general. Con todo, es menester precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación del presente Proyecto de Ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales o específicas en las que pueda estar inmerso.

VI. IMPACTO FISCAL

Es importante advertir que el Gobierno nacional tiene la responsabilidad de actuar con la máxima prudencia adoptando una política fiscal que contribuya a alcanzar las metas previstas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo (MFMP) y que permita mantener la consistencia del presupuesto con los fundamentales macroeconómicos.

Lo primero en señalar sobre el análisis del impacto fiscal del presente proyecto de ley, es que si bien el articulado del mismo solo abre la posibilidad para que se lleven a cabo negociaciones entre las entidades territoriales y el Gobierno nacional en el establecimiento de tarifas diferenciales para los peajes de los departamentos del Caribe colombiano, en efecto sí se

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

generaría un impacto fiscal producto de los costos fiscales que implicaría una alteración de los contratos de concesión en las vías de la región, que tendrían que ser compensados por el Estado por los ingresos dejados de percibir.

No obstante, teniendo en cuenta que el proyecto de ley solo contempla como requisito para hacer efectivas las tarifas diferenciales los días domingos y festivos y los vehículos de categoría 1, se considera que el impacto fiscal no sería de una magnitud importante.

Al respecto, vale la pena mencionar que el ponente y el autor del proyecto ya solicitaron conceptos al Ministerio de Hacienda, al Ministerio de Transporte y a la ANI, con el fin de saber en concreto cuáles serían los costos fiscales de la iniciativa legislativa. Sin embargo, a la fecha de radicación de la ponencia para primer debate, y tras una larga espera, no se ha obtenido respuesta de ninguna de estas entidades.

Vale recordar que la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007 precisó la importancia de explicar el impacto fiscal de las leyes en el Congreso, con la finalidad que dichas normas guarden relación con la situación económica del país y la política económica trazada por las autoridades pertinentes:

“El art. 7° de la Ley 819 de 2003 exige que en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos u conceda beneficios tributarios se explicite cuál es su impacto fiscal y se establezca su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo que dicta anualmente el Gobierno Nacional. Las normas contenidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las leyes aprobadas por el Congreso de la República. También permiten que las leyes dictadas estén en armonía con la situación económica del país y con la política económica trazada por las autoridades correspondientes. Ello contribuye ciertamente a generar orden en las finanzas públicas, lo cual repercute favorablemente en la estabilidad macroeconómica del país. De la misma manera, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mencionado art. 7° ha de tener una incidencia favorable en la aplicación efectiva de las leyes, ya que la aprobación de las mismas solamente se producirá después de conocerse su impacto fiscal previsible y las posibilidades de financiarlo. Ello indica que la aprobación de las leyes no estará acompañada de la permanente incertidumbre acerca de la posibilidad de cumplirlas o de desarrollar la política pública en ellas plasmada.” (Subrayado fuera de texto original).

En relación con lo anterior, también es importante aclarar que, en la misma jurisprudencia en cita, la Corte Constitucional estableció que la carga de demostrar la incompatibilidad del proyecto de ley con el marco fiscal de mediano plazo, recae sobre el Ministerio de Hacienda y Crédito Público:

“La Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8 - 68
Bogotá - Colombia

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.

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. Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el ministro de Hacienda.”

La tarifa diferencial es de origen legal, contemplada en la Ley 105 de 1993 creada para dictar disposiciones sobre el transporte y distribuir competencias entre la nación y los entes territoriales en esa materia. Posteriormente, la Ley 787 de 2002 en el literal d) del artículo 21, señala que 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.

Así las cosas, la tarifa se concibe en el aspecto tributario como el precio exigible por el prestador de un servicio público a los usuarios del mismo, y es diferencial en tanto que constituye una exención parcial distributiva por reducción de la tarifa en uso, con el único fin de hacer de la tarifa un tributo menos oneroso.

En este entendido, una exención parcial en peaje la ha determinado la Corte Constitucional en el siguiente sentido:

“La Corte pone de presente que como se señaló en los apartes preliminares de esta sentencia, cuando una norma tributaria impone una carga y excluye de ella a un sujeto o sector determinado, no puede tachársele de inconstitucional por ese sólo hecho. Y ello por cuanto “las exenciones son medidas fiscales que por sí mismas constituyen una excepción al principio de igualdad, pero que forzosamente no implican su desconocimiento”.

Así mismo ha de tenerse en cuenta que la Constitución no ha consagrado un derecho a recibir o conservar exenciones tributarias, sino que por el contrario ha establecido un deber general de contribuir mediante el pago de tributos "al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad" (art. 95-9 de la C.P).

Igualmente, que en esa perspectiva no resulta lógico en principio declarar la inconstitucionalidad de una norma que establece una exención, por el simple hecho de no comprender a otros que habrían podido también ser supuestamente sus destinatarios. Esa determinación corresponde al exclusivo resorte del legislador. En ese orden de ideas, la Corte no encuentra que haya lugar a un condicionamiento de la norma en el sentido señalado por el señor Procurador a partir de la

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

supuesta configuración de una omisión legislativa, pues claramente no se dan los presupuestos señalados por la jurisprudencia para la configuración de dichas omisiones, -particularmente en cuanto no existe en el ordenamiento constitucional una norma que señale el deber específico que se estaría incumpliendo-. Ello implicaría una intervención indebida del Juez constitucional en el ámbito de la potestad de configuración reconocida al legislador en materia tributaria. Ahora bien, como ya se ha expresado lo anterior no implica un pronunciamiento sobre eventuales decisiones del legislador encaminadas a determinar que las ambulancias de los cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios estén cubiertas por la exención mencionada. En conclusión, no puede entenderse vulnerado en manera alguna el principio de igualdad” Sentencia C-508 de 2006.

VII. PROPOSICIÓN

Considerando los argumentos expuestos y en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5 de 1992, presento ponencia favorable y, en consecuencia, solicito a los Honorables miembros de la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al **PROYECTO DE LEY NÚMERO 138 DE 2025 CÁMARA, "POR MEDIO DE LA CUAL SE MODIFICAN Y ADICIONAN DISPOSICIONES A LA LEY 105 DE 1993 EN MATERIA DE PEAJES, SE ESTABLECEN CRITERIOS PARA TARIFAS DIFERENCIALES Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**



INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE

PROYECTO DE LEY 138 DE 2025 CAMARA

"Por medio de la cual se modifican y adicionan disposiciones a la Ley 105 de 1993 en materia de peajes, se establecen criterios para tarifas diferenciales y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:

ARTÍCULO 1. Objeto: La presente ley tiene por objeto actualizar y complementar el marco normativo aplicable al cobro de peajes en la infraestructura de transporte a nivel nacional, mediante la incorporación de condiciones de equidad, proporcionalidad y eficiencia. Para ello, se establece que el valor del peaje deberá ajustarse conforme al estado y nivel de habilitación de las vías, garantizando una relación justa entre el servicio prestado y el costo asumido por los usuarios. Asimismo, se definen principios de transparencia y eficiencia en el proceso de recaudo, se regulan los factores que inciden en el incremento anual de las tarifas y se establece la implementación de tarifas diferenciales, los domingos y festivos en beneficio de las poblaciones de los departamentos de Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8 - 68
Bogotá - Colombia*

ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.

Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto 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 de forma accesoria al uso de la infraestructura 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 de la Dirección Nacional de Inteligencia 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 entidades públicas o privadas encargadas del servicio.
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura vial, el porcentaje habilitado para su uso, el domicilio del propietario del vehículo y sus respectivos costos de operación; serán factores a tener en cuenta, por parte del Gobierno Nacional, para la reducción del valor de las tasas y tarifas de la infraestructura.
- 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.
- 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 decretado por el DANE o la entidad que haga sus veces, teniendo en cuenta criterio de equidad fiscal.

PARÁGRAFO 1. 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.

PARÁGRAFO 2. 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.

PARÁGRAFO 3. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

PARÁGRAFO 4. Se entiende también las vías "Concesionadas".

ARTÍCULO 3. Adiciónese el artículo 21A a la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

ARTÍCULO 21A. Criterios para la fijación, modificación y recaudo de tarifas de peaje. En la fijación, modificación por incremento o reducción y/o eliminación permanente o temporal de las tarifas de los peajes de que trata el artículo anterior, las autoridades competentes y los recaudadores autorizados deberán atender, además de los principios constitucionales de la función administrativa de que trata el artículo 209 de la Constitución, entre otros los siguientes criterios:

- a) Establecidos los peajes para mejorar la infraestructura de las vías y la movilidad, el recaudo de ellos deberá hacerse de manera que no se obstruya la movilidad, para lo cual, deberán adoptarse por los recaudadores autorizados todas las previsiones correspondientes y el pago electrónico como mínimo en la mitad de los carriles. La detención forzada de cinco (5) o más vehículos de cualquier clase en un mismo carril de circulación con ocasión del recaudo autorizado, se entiende como obstrucción de la movilidad, situación que da origen a la obligación del recaudador, de liberar el paso de los vehículos sin cobro alguno, hasta tanto se normalice la circulación vehicular.
- b) Sin perjuicio de lo establecido en el literal anterior, al momento de realizar el recaudo del pago de la tarifa en los peajes, se deberá hacer entrega al usuario del comprobante de pago físico o electrónico, dependiendo el método de pago empleado, el cual deberá contener el día y hora exacta del pago, las placas del vehículo, el nombre de la concesión, el municipio y departamento en donde se encuentra ubicado el peaje, el valor cobrado y la categoría del vehículo.
- c) Todos los costos del recaudo de los peajes, incluidos los administrativos, de sistemas y financieros, se entienden incluidos dentro de la tarifa autorizada, por lo cual no podrán trasladarse en forma alguna a los usuarios. Esta disposición comprende todos los sistemas de recaudo, incluidos los automatizados o por débitos a cuentas de sistema financiero.
- d) En caso de vías construidas o mantenidas por concesión, el fin de la etapa de operación de esos contratos, determinará el finiquito automático del cobro de los peajes autorizados a los concesionarios, sin perjuicio que, para el mantenimiento subsecuente de la vía, las autoridades establezcan en favor de la Nación valores en todo caso inferiores al finiquitado. En ningún caso los concesionarios podrán continuar recaudando valor alguno

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.

- e) La autorización de la fijación y cobro de peajes por las autoridades competentes es inescindible de la ubicación autorizada, y sólo podrá realizarse en las vías que no tengan otra estación de recaudo de peajes, cuando menos en 85 kilómetros de recorrido y sin consideración de la vía o el titular de la autorización.
- f) Ninguna concesión para la construcción, operación y/o mantenimiento de vías, podrá realizarse por más de veinte (20) años, incluida la etapa de construcción. Las autoridades respectivas deberán desagregar en esos contratos, e informar a las comunidades, los valores contractuales previstos para el pago de intereses y servicios financieros, de los previstos para el pago de las obras y su mantenimiento.
- g) La tarifa del peaje deberá reducirse por lo menos en un treinta por ciento (30%) una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación o a las entidades territoriales.
- h) Para el cálculo de la reducción de tarifa, el Ministerio de Transporte, la Agencia Nacional de Infraestructura y la entidad territorial en los seis (6) meses siguientes a la entrega de la infraestructura vial, deberá realizar el cálculo sobre costos de mantenimiento, operatividad del peaje, rehabilitación y conservación de vías entregadas.

Parágrafo 1. Los contratos de concesión vigentes a la entrada en vigencia de la presente ley continuarán ejecutándose conforme a las condiciones originalmente pactadas y a lo dispuesto por la normatividad aplicable al momento de su celebración. No obstante, en los casos en que las autoridades competentes deban modificar dichos contratos exclusivamente para efectos de prórroga de su vigencia, dichas modificaciones deberán sujetarse a los principios establecidos en la presente ley, sin que pueda alegarse vulneración de derechos adquiridos consolidados.

Parágrafo 2. Buscando garantizar el derecho fundamental a la libre locomoción, los usuarios de la infraestructura de transporte nacional podrán hacer tránsito por municipios cuando en estos se hayan establecido medidas de restricción vehicular como el pico y placa, siempre que el usuario deba necesariamente transitar por este camino para continuar con su recorrido y no se detenga o permanezca en el municipio. Para lo anterior, en los casos en los que el usuario sea detenido por la autoridad competente, deberá exhibir el comprobante de pago original de la tarifa de alguno de los peajes más cercanos al municipio, el cual no podrá tener más de dos (2) horas de expedición.

ARTÍCULO 4. Adiciónese el artículo 21B de la ley 105 de 1993, el cual, quedará así:

ARTÍCULO 21B: Tarifa diferencial. 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 transitoria, como en los siguientes casos:

- a) para los vehículos de categoría I o excepcionalmente vehículos categoría II que transporten alimentos de pequeños productores agrícolas cuyos propietarios sean

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

residentes en municipios a menos de 20 kilómetros de la ubicación del peaje, que sean administrados por la nación o las entidades territoriales.

El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de sus funciones en el año siguiente a la expedición de la presente ley reglamentará las condiciones para el cumplimiento del presente artículo, estableciendo por lo menos: Mecanismos de Compensación para financiar la tarifa diferencial, número máximo de vehículos beneficiarios de dicha tarifa, forma de identificación de los vehículos y las demás que este considere.

- b) Para los vehículos particulares de categoría 1 que transiten los 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, debido a su actividad turística.

PARÁGRAFO: La Agencia Nacional de Infraestructura para procesos de concesión debe incluir cláusulas que permitan el establecimiento de tarifas diferenciales en razón a el domicilio del propietario del vehículo.

ARTÍCULO 5. 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.

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.

Con afectación fiscal.

1. Recursos derivados del Presupuesto General de la Nación.
2. Recursos de asignación presupuestal para los entes territoriales o propios

ARTÍCULO 6. Modifíquese el artículo 30 de la ley 105 de 1993, el cual, quedará así:

ARTÍCULO 30. Del Contrato de Concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará sujeta a lo establecido en el artículo 21 de la presente ley y deberá ajustarse a la reglamentación que expida el gobierno nacional, en caso de

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8 - 68
Bogotá - Colombia*

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

reglamentación específica la misma no podrá contrariar las disposiciones anteriores y quedara establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes.

La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la entidad quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.

En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.

PARÁGRAFO 1. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales, de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.

PARÁGRAFO 2. Los contratos a que se refiere el inciso 2o. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 2o. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

PARÁGRAFO 3. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.

ARTÍCULO 7. Revisión transitoria de contratos. El Ministerio de Transporte dentro de los seis (6) meses siguientes a la expedición de la presente ley, deberá revisar los contratos de concesión de vías Nacionales suscritos hasta la fecha, a fin de determinar el recaudo efectivo de los peajes, así como los costos proyectados en el contrato. En caso de haberse superado el tope de recaudo o el plazo, tomará medidas legales, administrativas y judiciales para hacer efectivas las cláusulas de reversión.

PARÁGRAFO. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a doce (12) meses siguientes a la expedición de la presente ley, presentara un informe a las Comisiones Sextas de la Cámara de Representantes y del Senado de la República, sobre el cumplimiento de las disposiciones previstas en este artículo.

ARTÍCULO 8. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara Coordinadora Ponente

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

*Edificio Nuevo del Congreso Carrera 7 No. 8 - 68
Bogotá - Colombia*