REPÚBLICA DE COLOMBIA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIV - Nº 780 Bogotá, D. C., viernes, 23 de mayo de 2025 EDICIÓN DE 33 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

Bogotá, D. C., mayo de 2025

Honorable Representante

HERNANDO GONZÁLEZ

Presidente Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes.

Ciudad

Doctor

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN

Secretario Comisión Sexta Constitucional

Cámara de Representantes.

Ciudad

Referencia. Informe de Ponencia para Primer Debate al Proyecto de Ley número 008 de 2024 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley número 103 de 2024 Cámara, acumulado con el Proyecto de Ley número 185 de 2024 Cámara.

Atendiendo a lo dispuesto en los artículos 150, 153, y 156 de la Ley 5ª de 1992, y conforme a la designación hecha por la Mesa Directiva como ponentes de estas iniciativas, nos permitimos rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate en la Comisión Sexta Constitucional de la Cámara de Representantes, a los **Proyectos de Ley número 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*, **acumulado con el Proyecto de Ley número 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,* **acumulado con el Proyecto de Ley número 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.*

De las y los honorables Representantes,

LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara.

INGRID MARLÉN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara.

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 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.

1. TRAMITE DE LA INICIATIVA.

El Proyecto de Ley número 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 D'Arce, Luis David Suárez Chadid, James Hermenegildo Mosquera Torres, Teresa de Jesús Enríquez Rosero, Ángela María Vergara González, César Cristian Gómez Castro, Óscar Rodrigo Campo Hurtado, Eduard Giovanny Sarmiento Hidalgo, Juan Daniel Peñuela Calvache, Luis Ramiro Ricardo Buelvas, Jorge Alberto Cerchiaro Figueroa* y del honorable Senador *Germán Alcides Blanco.*

El Proyecto de Ley número 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 Óscar Torres Romero y Gilma Díaz Arias.*

El Proyecto de Ley número 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 Alexánder Sánchez Reyes, Néstor Leonardo Rico Rico, Óscar 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 directriz de la mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, en el mes de marzo del año 2025, fuimos designados para presentar informe de Ponencia para Primer Debate a los tres proyectos acumulados.

2. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY.

Los tres Proyectos de Ley acumulados; 008 de 2024 Cámara, 103 de 2024 Cámara, y 185 de 2024 Cámara, tienen como propósito realizar algunas modificaciones normativas sobre la regulación del cobro de peajes, luego del proceso de unificación y con la intención de incluir en un solo proyecto las diferentes iniciativas normativas, el objeto del texto propuesto para debatir en comisión sexta constitucional, es 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 Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo.

3. MARCO NORMATIVO DEL PROYECTO DE LEY.

3.1. MARCO CONSTITUCIONAL.

Las 3 iniciativas legislativas que se acumulan en esta ponencia, se fundamentan en los siguientes mandatos constitucionales.

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****."*

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 el, y a permanecer y residenciarse en Colombia.

Artículo 65. La producción de alimentos gozará de la especial protección 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.

Artículo 338. 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.

Las leyes, ordenanzas o acuerdos que regulen contribuciones en las que la base sea el resultado de hechos ocurridos durante un período determinado, no pueden aplicarse sino a partir del período que comience después de iniciar la vigencia de la respectiva ley, ordenanza o acuerdo.

3.2. MARCO LEGAL.

Los proyectos de ley presentados y que se acumulan en esta ponencia, se fundamentan en las siguientes leyes:

• **LEY 80 DE 1993**, "*Estatuto General de Contratación de la Administración Pública*".

• **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, 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°. Facúltese 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 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 2° 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 2° del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.

• **LEY 1508 DE 2012**, p*or 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.

• **LEY 1682 DE 2013**, *por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte*.

• **DECRETO NÚMERO 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*.

• **DECRETO NÚMERO 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.

• **DECRETO NÚMERO 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 (…)".

• **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, tramite para obras por concesión, entre otras.

• **DECRETO NACIONAL 2263 DE 1995,** *por el cual se reglamenta la Ley 105 de 1993 y se modifica el Decreto número 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.

• **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.

• **DECRETO NÚMERO 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 Invías.

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.

3.3. MARCO JURISPRUDENCIAL.

La jurisprudencia de la Corte Constitucional, ha destacado que estas facultades del Congreso están en consonancia con la reserva legal en materia tributaria y el principio de *"no taxation without representation"* (no hay tributación sin representación), que garantiza la legitimidad democrática en la creación de tributos.

En la Sentencia C-278 de 2019, el tribunal reiteró el principio de legalidad tributaria, destacando cuatro premisas fundamentales:

1. La necesidad de una deliberación democrática suficiente y plural.

2. La obligación de definir previamente y con certeza los elementos de la obligación fiscal.

3. La importancia de este principio para la seguridad jurídica y la previsibilidad de las decisiones judiciales y administrativas.

4. La variación en el nivel de determinación exigido al Legislador dependiendo de si el tributo es de orden nacional o territorial.

El tribunal también señaló que la configuración legal de una obligación tributaria debe alinearse con los fines constitucionales específicos de cada tipo de tributo.

Por lo tanto, el Legislador debe garantizar que la regulación de estos tributos cumpla con los objetivos constitucionales, ejerciendo así su amplia potestad de configuración en materia tributaria.

Si bien, los proyectos acá condensados no se pretenden crear ni regular un nuevo tributo, lo que se busca es aclarar los parámetros que el Ministerio del Transporte o quien haga sus veces debe seguir, al establecer las tasas y las tarifas a cobrar por concepto de pago de los peajes. Por ende, está el Congreso en plena capacidad de reasumir una tarea que la misma Constitución le ha otorgado, velando por el cumplimiento del fin constitucional para el cual se concibió el cobro del tributo.

4. CONVENIENCIA DE LOS PROYECTOS DE LEY.

Las presentes iniciativas surgen por 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 agropecuaria, argumentos que se esbozarán 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.

Estos altos costos, se ven reflejados en el alto recaudos 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 número 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.

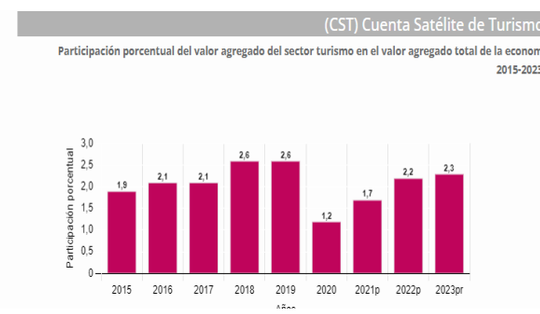
Las tarifas establecidas en los artículos tercero y cuarto de la mencionada resolución deben incluir, para cada estación de peaje, la diferencia entre el valor vigente del Fosevi y $500.

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 número 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 número 050 de 2023, el aumento será acorde al IPC de 2023, que es del 9,28%.

4.1. 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.

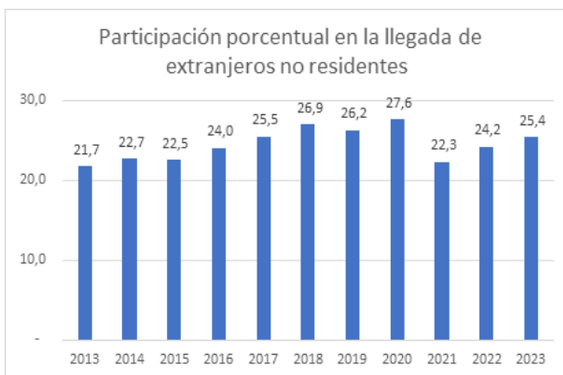
Se observa que, en el gasto turístico del año 2023, la población colombiana destina más recursos al transporte por carretera ($2.1 billones de pesos) en comparación con el transporte aéreo ($1.8 billones de pesos). Esta tendencia se ha mantenido desde antes de la pandemia. Esta situación representa una 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.

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

Productos	2019 Gasto turístico interno [2]	2020 Gasto turístico interno [2]	2021P Gasto turístico interno [2]	2022P Gasto turístico interno [2]	2023PP 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

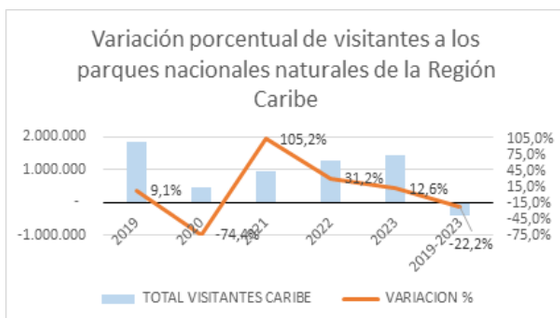
Fuente: DANE, Cuenta Satélite de Turismo

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.



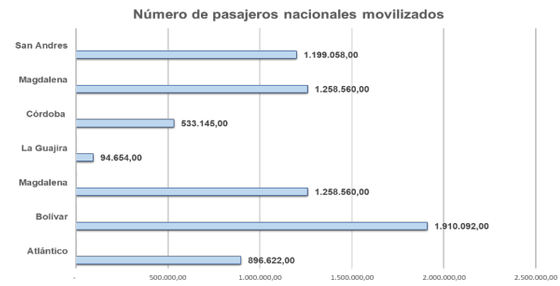
Fuente: Mincit 2024

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:

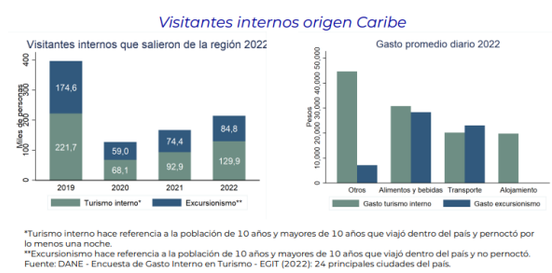


Fuente: Mintic - La República (2022)

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).

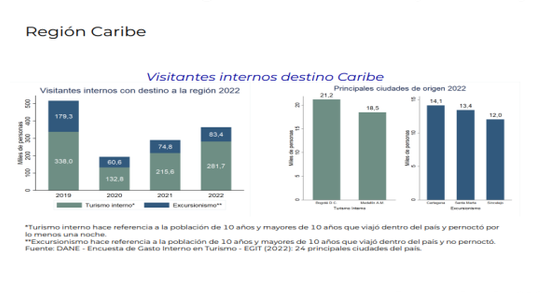
En cuanto a los visitantes internos de origen caribe, para el año 2019 se tiene que 174,6 mil personas realizaron excursionismo, esto corresponde a la población de 10 años y mayores que viajaron dentro del país y no pernoctó, seguidamente, 221,7 mil personas realizaron turismo interno, el cual corresponde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



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.



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

ATLÁNTICO

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	Invías	Desmontado
La Loma	Yuma concesionario	$10.400
Morrison	Invías	$12.300
Pailitas	Invías	$12.300
Rincón hondo	Invías	$12.200
San Diego	Invías	$6.200
Valencia	Yuma concesionario	$10.400
Platanal	Invías	$10.000

CÓRDOBA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Carimagua	Invías	$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-Paraguachón	$12.300
El Ebanal	Concesión Santa Marta-Paraguachón	$12.300
Paraguachón	Concesión Santa Marta-Paraguachón	$12.300
San Juan	Invías	$9.400
Uribia	Invías	$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 - Invías

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.

4.2. 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 Colpatria.

"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.

4.3. 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 findes 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.

5. ANTECEDENTES LEGISLATIVOS.

Se han presentado diversas iniciativas, con objetos similares al presente proyecto de ley tales como:

• **El Proyecto de Ley número 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 Fabián Orduz, John Jairo Roldán Avendaño, José Pizarro Rodríguez, Karina Rojano; y los honorables Senadores Jorge Eliecer Guevara, Aída 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 honorables Representantes 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 honorables Representantes Rodrigo Rojas, Aquileo Medina, León Fredy Muñoz, Emeterio Montes, Milton Angulo, Mónica 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 presente 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.

• Se radicó el **Proyecto de Ley n**úmero **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, Ómar 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 Suárez, Germán 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.

• **Proyecto de Ley número 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.

• **Proyecto de Ley número 096 de 2020 Cámara,** *por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes*, proyecto de ley presentado por el honorable Representante Fabián Díaz 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.

• **Resolución de 29 de junio de 2021,** *por el cual se establecen tarifas diferenciales de peaje denominado las caimaneras del proyecto*

de asociación público privada de iniciativa privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, y se dictan otras disposiciones. Conforme a las funciones y competencias de la Agencia Nacional de Infraestructura de conformidad con el Decreto número 4165 de 2011 como entidad del sector descentralizado de la Rama Ejecutiva del Orden Nacional, con personería jurídica y autonomía administrativa, financiera y técnica, que tiene por objeto planear, coordinar, estructurar, contratar, ejecutar, administrar y evaluar proyectos de concesiones y otras formas de Asociación Público Privada (APP), para el diseño, construcción, mantenimiento, operación, administración y/o explotación de la infraestructura pública de transporte en todos sus modos y de los servicios conexos o relacionados, y en atención a su conocimiento y análisis técnicos, reuniones de socialización, concertación y acuerdos con usuarios y comunidades, llevados a cabo en virtud de sus competencias funcionales, ha propuesto la expedición del presente acto administrativo.

Que mediante memorando con número de radicado 20211410076443 del 30 de junio de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9.8. del artículo 9° del Decreto número 087 de 2011 analizó y viabilizó el otorgamiento de tarifas diferenciales para las categorías 1 y 2 en la estación de peaje la Caimanera, para los vehículos particulares y buses que transiten Que mediante memorando con número de radicado 20211410076443 del 30 de junio de 2021, la Oficina de Regulación Económica del Ministerio de Transporte en cumplimiento de lo establecido en el numeral 9.8. del artículo 9° del Decreto número 087 de 2011 analizó y viabilizó el otorgamiento de tarifas diferenciales para las categorías 1 y 2 en la estación de peaje la Caimanera, para los vehículos particulares y buses que transitan los días viernes desde las 12.00 p. m. hasta las 00:00 horas del día Domingo o Lunes Festivos en el corredor Coveñas, Tolú.

- **Decreto número 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)*. Que 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.

- **Decreto número 087 de 2011,** *por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias*: el presente proyecto surgió de la necesidad de integrar óptimamente los procesos misionales de infraestructura, y de transporte y tránsito, en lo que se refiere a su articulación con el alto nivel de dirección del Ministerio; Que para el logro de una adecuada articulación en la alta dirección del Ministerio de Transporte de los mencionados procesos misionales. se hace necesario modificar la estructura actual y organizar el Despacho del Viceministro de Infraestructura y el Despacho del Viceministro de Transporte; la creación de los Despachos de Viceministro se potenciarán los procesos de planificación, normativos, de evaluación y seguimiento y de coordinación sectorial relativos a infraestructura y transporte, a cargo del Ministerio de Transporte; con la especialización temática de los dos Despachos de Viceministro, se contribuye a organizar en mejor forma las funciones de organismo rector del Ministerio de Transporte, dando un apoyo efectivo al Despacho del Ministro y al ejercicio de la alta dirección y coordinación sectorial en cabeza del Ministerio de Transporte.

6. 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 estabelecimiento de tarifas diferenciales para los peajes de los departamentos del Caribe colombiano, en efecto sí se 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 artículo 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 artículo 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 artículo 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 a 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 artículo 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 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" (artículo 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 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.

7. CONFLICTO DE INTERÉS.

En concordancia con el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019, *por medio del cual se modifica el artículo 286, de la Ley 5ª de 1992*: "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.

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.

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

a) Cuando el Congresista participe, discuta, vote un proyecto de Ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del Congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.

b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el Congresista en el futuro.

c) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.

d) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el Congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.

e) Cuando el Congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el Congresista. El Congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.

f) Cuando el Congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 1°. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los Congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 2°. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los Congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 3°. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5ª de 1992".

De acuerdo a lo anteriormente expuesto, tendrán conflicto de intereses aquellos Congresistas que tengan un interés actual, directo y particular en relación con la iniciativa legislativa que se discuta y cuyas disposiciones y consecuencias los beneficien.

Sobre este asunto ha señalado el Consejo de Estado (2019):

"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".

De igual forma, es pertinente señalar lo que la Ley 5ª de 1992 dispone sobre la materia en el artículo 286, modificado por el artículo 1° de la Ley 2003 de 2019:

"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.

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".

No obstante, se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite del presente proyecto de ley, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales.

8. ACUMULACIÓN DE PROYECTOS.

A continuación, se presenta un cuadro comparativo entre las tres iniciativas presentadas y el texto de acumulación propuesto.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se estructura tarifa diferencial en los peajes de la infraestructura de transporte.	*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.*	*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.*	*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.*	Con el propósito de garantizar la unidad de materia, se crea un nuevo título para el proyecto que incluye los 3 proyectos unificados.
Artículo 1°. *Objeto*. El objeto de la presente ley es crear lineamientos para la fijación de tarifas diferenciales de peajes, así como los factores incidentes en el incremento anual en la infraestructura de transporte a cargo de la nación y de las entidades territoriales.	**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.	**Artículo 1°. *Objeto*.** La presente ley busca la reducción de las tasas y tarifas de los peajes ubicados en la infraestructura de transporte, en los casos en los que las vías no se encuentren habilitadas al 100% o se encuentren en mal estado. Por esto, se establece como uno de los principios que se deberán observar para establecer estos valores, la valoración del estado de la vía y el porcentaje habilitado para su uso. Además, se establecen criterios que deben seguir las autoridades competentes para fijar y modificar las tasas y las tarifas de los peajes, así como los recaudadores autorizados.	**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,	Con el propósito de garantizar la unidad de materia, se integran en un solo texto los objetos de los tres proyectos de ley.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
			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 Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, La Guajira, Magdalena y Sucre, para incentivar el turismo.	
Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, la 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, 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.	**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.	**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, 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.	**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, 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.	Se elimina la excepción de cobro de peaje a los vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad, debido a supresión de dicho organismo, de acuerdo a lo preceptuado en el literal b, del PL 103 de 2024 C y se incluye a los vehículos oficiales de la Dirección Nacional de Inteligencia, debido a que mediante Decreto número 4179 de 2011, se le asignaron funciones que anteriormente desempeñaba el DAS en materia de inteligencia estratégica y contrainteligencia. Se incluye la reducción de tarifas por entrega de obras de infraestructura, la cual, modifica el literal d, de acuerdo con lo preceptuado en el artículo 3° del PL 103 - 2024 Cámara. Se recoge el texto dispuesto en el literal e, del artículo 3° del PL 003 - 2024 Cámara, el cual pasa al literal f), con respecto al factor para la reducción de la tasa y tarifa del peaje, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
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.	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.	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.	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.	Se añade el literal f), de acuerdo con el artículo 2° del PL 185 - 2024 Cámara y PL 003 - 2024 Cámara en su artículo 6°, y se incluye al Gobierno nacional, adicionalmente, con respecto al tope del incremento del (100%) del IPC, para el incremento de las tarifas de peajes, el cual queda como literal g.
Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:	Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:	Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:	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;	**a)** Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;	**a)** Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;	**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;	**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;	**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), y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;	**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** ~~**del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad**~~ y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial;	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
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;	**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.	**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;	**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; **De conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno nacional.**	**d)** Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, sus respectivos costos de operación.	**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, el estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura.	**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; **de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno nacional.**	
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.	**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.	**e) El estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta 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.**	**f) 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 estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta, por parte del Gobierno nacional, para la reducción del valor de las tasas y tarifas de la infraestructura.**	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
			g) 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 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 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 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 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 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 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°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.	**Parágrafo 3°**. Facultase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.	**Parágrafo 3°.** Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.	**Parágrafo 3°.** Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas".	**Parágrafo 4°.** Se entiende también las vías "Concesionadas".	**Parágrafo 4°.** Se entiende que lo dispuesto se aplica también a las vías "Concesionadas".	**Parágrafo 4°.** Se entiende también las vías "Concesionadas".	
Artículo 3°. Adiciónese el artículo 21A de la Ley 105 de 1993, el cual, quedará así: **Artículo 21A.** ***Reducción de tarifa por entrega de obra de infraestructura.*** **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.** **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.**	No hay artículo concordante.	**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:**	**Artículo 3°.** Adiciónese el artículo 21A a la Ley 105 de 1993. **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:**	Se introducen los criterios de mejora de la fluidez del tráfico en las estaciones de peaje, transparencia en el cobro y destino de los recursos, protección a los usuarios de costos de recaudo adicionales, límite del tiempo de explotación de las vías por concesionarios y evitar cobros indefinidos, se establece una distancia mínima entre peajes para evitar la proliferación excesiva, promoción de la rendición de cuentas en la gestión de los contratos de concesión, presentes en el artículo 3° del PL 003-2024 Cámara, los literales a), b), c), d), e), f) y parágrafo 1° y 2°; se incluye la necesidad de modificar los contratos exclusivamente para efectos de prórroga de su vigencia en el parágrafo primero, esto con el fin de garantizar los derechos adquiridos consolidados y la seguridad jurídica. Se incluye la reducción de tarifa por entrega de obra de infraestructura, establecido en el artículo 3° del PL 103 de 2024 Cámara, el cual queda como literal G.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
		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.	**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.	**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.**	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
		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 luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.**	**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 luego de terminada la operación de la concesión, ni siquiera a pretexto de nuevas obras por acometer.**	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
		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.**	**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.** **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.**	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
		Parágrafo 1°. Los contratos de concesión vigentes a la entrada en vigencia de la presente ley, seguirán ejecutándose conforme a las condiciones allí pactadas y lo que la ley establezca al momento de suscribir los mismos. Sin embargo, cuando por cualquier razón las autoridades competentes para autorizar el cobro de peajes deban modificar los contratos de concesión vigentes, deberán atender los principios aquí establecidos, sin que se pueda alegar una vulneración de los derechos adquiridos consolidados.	**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.	**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**.	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
Artículo 4°. Adiciónese el artículo 21B de la Ley 105 de 1993, el cual, quedará así: **ARTICULO 21B.** ***Tarifa diferencial en razón a el domicilio del propietario del vehículo.*** **El Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura en cumplimiento de sus funciones deberá establecer una tarifa diferencial para los vehículos de categoría I o excepcionalmente vehículos categoría II que transporten alimentos de pequeños productores agrícolas cuyos propietarios sean 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.**	**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 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.	No hay artículo concordante.	**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 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.**	Se recoge el artículo 4° del PL 103 de 2024 Cámara, el cual queda como literal a del artículo nuevo 21B y se añade el parágrafo. Se recoge el artículo 3° del PL 185 de 2024 Cámara, como introducción para él artículo nuevo 21B y como literal B.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
Parágrafo 1°. 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.			**b) 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, 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**.	
No hay artículo concordante.	**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. 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.	No hay artículo concordante.	**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.	Se recoge el artículo 4° del PL 185 de 2024 Cámara, el cual queda como artículo 5° en el nuevo texto.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
	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 cuando sea el caso.		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 cuando sea el caso.	
Artículo 5°. 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.	No hay artículo concordante.		**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.	Se recoge el artículo 5° del PL 103 de 2024 Cámara, el cual quedará como artículo 6° en el nuevo texto.

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
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 reglamentación especifica la misma no podrá contrariar las disposiciones anteriores** y 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.			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 reglamentación especifica la misma no podrá contrariar las disposiciones anteriores** y 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.	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
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 2° 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 2° 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 este 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.			**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 2° 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 2° 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 este 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.	

PL 103 - 2024 Cámara	PL 185 - 2024 Cámara	PL 008 - 2024 Cámara	Unificación	Informe de acumulación
Artículo 6°. ***Incremento anual de la tarifa***. 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	No hay artículo concordante.	**Artículo 4° *Transitorio***. 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, presentará 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 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, presentará 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.	Se recoge el artículo 4° del Proyecto de Ley número 003 de 2024 Cámara, el cual queda como artículo 7°.
Artículo 7° *Vigencia*. La presente ley rige desde su sanción y deroga toda norma o reglamentación contraria	**Artículo 5°. *Vigencia***. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.	**Artículo 5. *Vigencia y derogatoria*.** La presente Ley rige a partir de su publicación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.	**Artículo 8°. *Vigencia y derogatorias*.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.	Se unifican todos los artículos de vigencia.

9. PROPOSICIÓN

Por las anteriores consideraciones y haciendo uso de las facultades conferidas por el artículo 153 de la Ley 5ª de 1992, nos permitimos rendir Ponencia Positiva y solicitar a la Honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes, dar primer debate al Proyecto de Ley número 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,* **acumulado con el Proyecto de Ley número 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, **acumulado con el Proyecto de Ley número 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*.

De las y los honorables Representantes,

LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara.

INGRID MARLÉN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara.

10. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 008 DE 2024 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 103 DE 2024 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY 185 DE 2024 CÁMARA

PROYECTO DE LEY NÚMERO 008 DE 2024 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 103 DE 2024 CÁMARA, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 185 DE 2024 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.

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 días 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.

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, 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 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; **de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno nacional.**

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 estado de la infraestructura vial y el porcentaje habilitado para uso de la infraestructura vial, serán factores a tener en cuenta, por parte del Gobierno nacional, para la reducción del valor de las tasas y tarifas de la infraestructura.**

g) **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°. Facúltese 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 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 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 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 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, 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 reglamentación especifica la misma no podrá contrariar las disposiciones anteriores** y 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 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 2° 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 2° 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 este 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, presentará 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.

De las y los honorables Representantes,

LUIS CARLOS OCHOA TOBON.
Representante a la Cámara.

INGRID MARLEN SOGAMOSO ALFONSO
Representante a la Cámara.

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá D.C., 20 de mayo de 2025

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para Primer Debate al **Proyecto de Ley No. 08 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"** ACUMULADO con el **Proyecto de Ley No. 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"** ACUMULADO con el **Proyecto de Ley No. 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".**

Dicha ponencia fue firmada por los Honorables Representantes **LUIS CARLOS OCHOA TOBÓN e INGRID MARLÉN SOGAMOSO ALFONSO.**

Mediante Nota Interna No. C.S.C.P. 3.6 – 389/25 del 20 de mayo de 2025, se solicita la publicación en la Gaceta del Congreso de la República.

RAÚL FERNANDO RODRÍGUEZ RINCÓN
Secretario

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2025