



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXII - N° 1517

Bogotá, D. C., viernes, 3 de noviembre de 2023

EDICIÓN DE 26 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

www.secretariassenado.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 PARA PRIMER
DEBATE DEL PROYECTO DE LEY
NÚMERO 059 DE 2023 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., noviembre 1° de 2023

Doctor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Comisión Sexta

Cámara de Representantes.

Asunto: Informe de Ponencia para Primer Debate del Proyecto de Ley número 059 de 2023 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.

Respetado Presidente Julián López,

Por la presente, y en cumplimiento del encargo asignado por la Mesa Directiva de esta célula congresional, comedidamente y de acuerdo a lo normado por la Ley 5ª de 1992, me permito rendir informe de ponencia para primer debate al proyecto de ley precitado en los términos que a continuación se disponen.

De usted cordialmente,

DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO

Coordinador ponente

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO

El Proyecto de Ley número 059 de 2023, de autoría de los honorables Representantes: *Modesto Aguilera Vides, Dolcey Torres Romero, Andrés David Calle Aguas, Ángela María Vergara, Germán José Gómez, José Eliécer Salazar, Armando Zabaraín, Saray Elena Robayo, Sandra Milena Ramírez, Luis Ramiro Ricardo, Hernando Guida, Olmes Echeverría, Jorge Alberto Cerchiaro, Elizabeth Jay-Pang Díaz, Ana Rogelia Monsalve, Jorge Méndez Hernández, Leonor María Palencia, Ingrid Aguirre Juvinao, Betsy Pérez Arango, Juan Loreto Gómez, Andrés Montes Celedón, Jezmi Barraza Arraut, Libardo Cruz Casado, Claudia Pérez Giraldo, Gabriel Pérez y Antonio Luis Zabaraín Guevara.*

Fue radicado el 1° de agosto de 2023 ante la Secretaría de la Honorable Cámara de Representantes. Fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente (artículo 1° de la Ley 3ª de 1992) y la designación del Ponente para primer debate le correspondió al Representante *Dolcey Óscar Torres Romero.*

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

El proyecto de ley tiene por objeto establecer una tarifa diferencial en los peajes de Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de Caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y la Esperanza, para los vehículos Categoría 1, los días domingos y festivos con la finalidad de incentivar y beneficiar el turismo y favorecer a las poblaciones aledañas de los diferentes municipios de los departamentos del Atlántico, Magdalena, Bolívar, Córdoba, Cesar, Sucre y La Guajira.

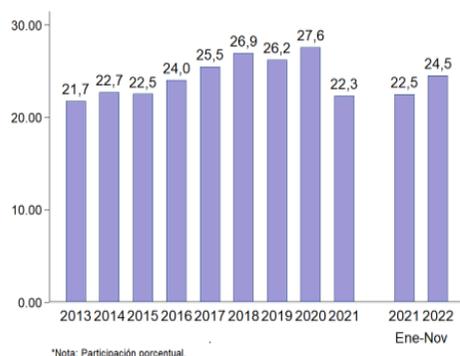
III. CONSIDERACIONES GENERALES DEL AUTOR

Importancia del turismo en 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 15,25% del PIB nacional (DANE 2021)¹, 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)².

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 2021 (Migración Colombia), unas cifras que evidencian el gran impacto económico de la región en el país, tal como podemos observar en la gráfica presentada a continuación:

Participación en la llegada de extranjeros no residentes



Fuente: Mincit 2022.

En ese sentido, durante el año 2021 se presentó una variación de -74,4% de visitantes a parques nacionales naturales de la región Caribe, frente al año 2020, toda vez que se indica un total de 1.821.089 visitantes en el año 2020 y 466.910 en el año 2021 (Mincit)³, lo que evidencia el impacto negativo que tuvo la pandemia mundial por el Covid-19 en el turismo de la región Caribe.

¹ Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Perfiles Económicos Regionales, pág. 5 diciembre de 2022. <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=cd8fcb6a-24cf-4524-9687-49e88b910134>.

² Rojano, Y., Contreras, M. & Cardona, D. (2022). Resiliencia del sector turístico en época de crisis por COVID-19: el caso de la región Caribe colombiana. Revista Saber, Ciencia y Libertad, 17(2), 214-237. <https://doi.org/10.18041/2382-3240/saber.2022v17n2.9277>.

³ Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Perfiles económicos Regionales, Turismo Regional, diciembre de 2022. <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=cd8fcb6a-24cf-4524-9687-49e88b910134>.

Turismo, 2022

Indicador	Año Completo			Año Acumulado*			Último Mes
	2020	2021	Var. %	2021	2022	Var. %	
Área aprobada bajo licencia de construcción con destino hotel	52.662	181.594	244,8	167.060	116.516	-30,3	Octubre
Visitantes parques nacionales naturales	1.821.089	466.910	-74,4	419.385	836.563	99,5	Noviembre
Visitantes extranjeros no residentes	733.631	218.307	-70,2	203.122	231.506	14,0	Noviembre
Pasajeros aéreos nacionales	6.502.083	2.225.051	-65,8	1.647.939	5.270.177	219,8	Octubre
Pasajeros aéreos internacionales	758.923	227.021	-70,1	186.897	353.749	89,3	Octubre

*Año acumulado según último mes disponible.
Fuente: Aerocivil, Cotelco, Migración - Colombia, Terminales de transporte.

Fuente: Mincit 2022.

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: Mincit - La República (2022).

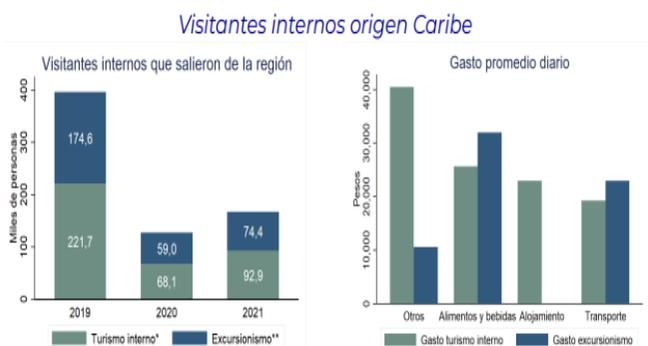
Al finalizar el primer semestre del año 2022, 3,9 millones de personas registraron visita a las ciudades de Barranquilla, Cartagena, Santa Marta, Valledupar, Riohacha y Montería (Anato), lo cual representó un aumento de 92% respecto al mismo periodo de 2021 y del 31% frente al primer semestre de 2019, antes de la crisis sanitaria ocasionada en razón del COVID-19⁴, 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

⁴ Editorial La República S.A.S. (2022b, agosto 26). Las actividades del sector turístico, uno de los motores de la economía del Caribe. Diario La República. <https://www.larepublica.co/especiales/las-mas-vendedoras-en-costacaribe-2021/el-turismo-uno-de-los-renglones-claves-de-la-economia-del-caribe-3433807>.

una noche. Por el contrario, durante el año 2020, tan solo 59,0 personas realizaron excursionismo y 68,1 turismo interno (*La República*, 2022).

Con respecto a los gastos de transporte, el promedio diario fue de 20.000 a 30.000 pesos colombianos, tal como se evidencia a continuación:



*Turismo interno hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y pernoctó por lo menos una noche.
 **Excursionismo hace referencia a la población de 10 años y mayores de 10 años que viajó dentro del país y no pernoctó.
 Fuente: DANE - Encuesta de Gasto Interno en Turismo - EGIT (2021); 24 principales ciudades del país.

Fuente: Mintic (2022)⁵.

Influencia del costo del peaje en el turismo

Los peajes consisten en un aporte económico que hacen los conductores, usuarios de una vía, al momento de transitarla, vía que en muchos casos ha sido concesionada por el Gobierno a un ente privado y que permite desarrollar vías modernas, seguras y en óptimas condiciones. (ANI)⁶.

Los peajes se clasifican de la siguiente manera:

Según el tipo de recaudo: Consiste en el tipo de tecnología que se utiliza para efectuar el recaudo, el que puede ser automático o electrónico, el cual está compuesto por sensores instalados en las estaciones y en los vehículos la instalación de tarjetas que son leídas por los sensores descontando la tarifa de manera inmediata; también, existe el semiautomático, por medio del cual el usuario interactúa con una máquina instalada, y por último, el tipo de recaudo manual, es el más conocido y común en nuestro país, el cual consta de una caseta y una persona quien lleva a cabo el cobro de la tarifa.

Según la categoría del sistema de cobro: Corresponde a las condiciones de la operación que se clasifican en sistema abierto, en el cual las casetas se encuentran en la vía principal, en estas no hay control de acceso o salida; sistema cerrado, en él se cobra de acuerdo con los tramos que se utilizan y a diferencia del primer sistema, sí tiene control de entrada y salida; el sistema mixto, se utiliza en vía

que no se puede utilizar un sistema abierto y es la combinación en cualquier forma del sistema abierto y el cerrado, el sistema anual, que es el monto que los usuarios pagan cada año y para ello hacen uso de unas pegatinas en los parabrisas; y para finalizar, el peaje sombra, que es el método de pago que realiza la administración a la entidad empresarial por el número de vehículos que circulan por la vía.

Según la tarifa: La clasificación se dio por medio de las Resoluciones 6124 del 2010 y la 228 del 2013 emitidas por el Ministerio de Transporte y la ANI, en ellas quedan fijadas las tarifas que pueden ser cobradas en las estaciones de peajes en manos del Invías (Paternina 2017)⁷.

Las clasificaciones de los tipos de vehículos se presentan en 5 rangos de la siguiente manera:

Categoría	Tipo de vehículo
I	Automóviles, camperos y camionetas.
II	Buses
III	Camiones pequeños de 2 ejes
IV	Camiones grandes de 2 ejes
V	Camiones de 3 y 4 ejes
VI	Camiones de 5 ejes
VII	Camiones de 6 ejes o más

Fuente: Mintransporte⁸.

De acuerdo con la Resolución número 0000228 del 1° de febrero de 20135, emitida por el Ministerio de Transporte, “por la cual se fijan las tarifas de peaje para las estaciones a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) y se dictan otras disposiciones”, por medio de la cual se fija la siguiente clasificación de tarifas homogéneas para las estaciones que se clasifiquen dentro de cada una de tales categorías:

1. **Estaciones Tipo A Verde:** Con una longitud menor o igual a cuarenta (40) kilómetros del sector de cobertura.
2. **Estaciones Tipo B Azul:** Con una longitud mayor a cuarenta (40) kilómetros y menor o igual a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura.
3. **Estaciones Tipo C Rojo:** Con una longitud mayor a ochenta (80) kilómetros del sector de cobertura”.

A continuación, se presenta cuadro con la ubicación y valor de los peajes de los diferentes departamentos de la región Caribe, Categoría I:

⁵ Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Perfiles económicos Regionales, Turismo Regional, diciembre de 2022. <https://www.mincit.gov.co/CMSPages/GetFile.aspx?guid=cd8fcb6a-24cf-4524-9687-49e88b910134>.

⁶ Agencia Nacional de Infraestructura - Oficina Asesora de Comunicaciones https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u785/todo_lo_que_debes_saber_sobre_peajes_1.pdf.

⁷ Paternina Nikol, Impacto del Peaje la Caimanera en la oferta turística de los municipios de Santiago de Tolú y Coveñas, (2017) <https://repositorio.unisucre.edu.co/bitstream/handle/001/621/T338.4791%20P%20295.pdf?sequence=1&isAllowed=y>.

⁸ Resolución número 20213040054525 de 16-11-2021, expedida por el Mintransporte.

**VALOR DE PEAJES DE LOS
DEPARTAMENTOS DE LA REGIÓN CARIBE
ATLÁNTICO**

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR CATEGORÍA I
Galapa	Autopistas del Sol	\$9.400 (T. D.)
Galapa	Concesión Costera	\$7.100 (T. D.)
Juan Mina	Concesión Costera	\$7.100 (T. D.)
Papiros	Concesión Costera	\$2.400 (T. D.)
Puerto Colombia	Concesión Costera	\$15.000
Sabanagrande	Autopistas del Sol	\$9.400
Corredor Portuario	Inco	\$8.300

BOLÍVAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Bayunca	Autopistas del Sol	\$8.900
Calamar	Concesión vial montes de maría	\$14.200
Corralito de Piedra	Concesión vial Cartagena	\$3.200
La Heroica	Concesión vial Cartagena	\$3.200 (T. D.)
Manga	Concesión vial Cartagena	\$15.000
Ceballos	Concesión vial Cartagena	\$9.400
El Carmen	Concesión vial montes de maría	\$9.700
Gambote	Autopista del Sol	\$8.400
Marahuaco	Concesión Costera	\$16.100
Pasacaballos	Autopista del Sol S.A.	\$9.000
Turbaco	Autopista del Sol S.A.	\$3.700 (T. D.)

CESAR

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
El Copey	Yuma concesionario	\$8.700
Gamarra	Invías	\$8.300
La Loma	Yuma concesionario	\$9.000
Morrison	Invías	\$10.600
Pailitas	Invías	\$10.600
Rincón Hondo	Invías	\$10.500
San Diego	Invías	\$5.200
Valencia	Yuma concesionario	\$9.000
Platanal	Invías	\$8.800

CÓRDOBA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Carimagua	Invías	\$13.400
Los Garzones I	Ap de la Sabana	\$5.100
Los Garzones II	Ap de Los Garzones	\$5.100
La Apartada	Concesiones Ruta del Mar	\$14.000
Los Cedros	Concesiones Ruta del Mar	\$14.000
Mata de Caña	Concesiones Ruta del Mar	\$13.700
El Purgatorio	Concesiones Ruta del Mar	\$14.000
Los Manguitos	Concesiones Ruta del Mar	\$14.000
San Carlos	Concesiones Ruta del Mar	\$13.700

GUAJIRA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Alto Pino	Concesión Santa Marta-Paraguachón	\$10.600
El Ebanal	Concesión Santa Marta-Paraguachón	\$10.600
Paraguachón	Concesión Santa Marta-Paraguachón	\$10.600
San Juan	Invías	\$9.400
Uribia	Invías	\$3.500 (T. D.)

MAGDALENA

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Puente Laureano Gómez	Concesión Ciénaga-Barranquilla	\$12.700
Tasajera	Concesión Ciénaga-Barranquilla	\$12.700
Neguanje	Concesión Santa Marta-Paraguachón	\$10.600
Puente Plato	Yuma Concesionaria	\$10.100
El Difícil	Yuma Concesionaria	\$10.100
Tucurínca	Yuma Concesionaria	\$9.400
Retén 1	Improcos	\$8.700
Retén 2	Improcos	\$8.700

SUCRE

MUNICIPIO	CONCESIÓN	VALOR
Las Caimaneras	Concesión Ruta al Mar	\$13.700 (T. D.)
La Esperanza	App de la Sabana	\$9.100
Las Flores	App de la Sabana	\$5.100
San Onofre	Concesión Ruta al Mar	\$14.000

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.

En ese sentido, mediante la Resolución número 20213040030335 de 19-07-2021, se establecieron tarifas diferenciales, cambiando la tarifa de \$13.000 pesos a \$700 pesos (año 2021 no incluye Fosevi) en la estación de peaje denominada la Caimanera del proyecto de Asociación Público Privada de Iniciativa Privada para la conexión de los departamentos de Antioquia, Córdoba, Sucre y Bolívar, en la cual se disminuyeron los valores en los fines de semana, de viernes 12 p. m. 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.

Según datos de Invías y la ANI, a 30 de noviembre de 2022, en las vías de Colombia se logró la recaudación de \$4,4 billones de pesos en los 142 peajes del país. Según la cartera, los

puntos concesionados por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) lograron un recaudo de \$3,77 billones; hay otro tipo de peajes en las carreteras que están a cargo de la nación, y que bajo la administración del Inviás lograron el recaudo de \$654.000 millones de pesos a lo largo del 2022. (*Inviás y ANI*)⁹.

Por otra parte, las cifras indican que de 2014 hasta 2020, la ANI recaudó en peajes más de \$18 billones de pesos (\$18.465.056'990.155) y que el Inviás recaudó, desde 1994, más de \$8 billones de pesos (\$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

⁹ Informe Inviás y ANI, 2022.

porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos (*El Espectador*, 2021)¹⁰.

De acuerdo con datos de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (Inviás), en el país hay cerca de 177 peajes de los cuales 112 son manejados por la ANI y 30 por Inviás, el resto son de administración departamental, distrital o municipal.

De los 177 peajes que hay en toda Colombia, solo en la región Caribe se concentran 56 (32%) lo que representa casi un tercio de todo el país.

La siguiente tabla representa las principales zonas turísticas del Caribe colombiano:

¹⁰ <https://www.elespectador.com/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones-articulo/>.

DEPARTAMENTO	MUNICIPIO - ZONA TURÍSTICA	PEAJE	CONCESIÓN
Atlántico	Usiacurí	Peaje Galapa	Concesión Costera
	Puerto Colombia	Peaje Papiros	Concesión Costera
	Santa Verónica	Peaje Puerto Colombia	Concesión Costera
Bolívar	Islas del Rosario		
	Santa Catalina	Peaje Bayunca	Autopista del Sol
	Barú		
Cesar	Valledupar	Peaje Valencia	Yuma Concesionario
Córdoba	Arboletes	Peaje Los Cedros	Concesión Vía del Mar
	San Antero	Peaje Matecaña	Concesión Ruta del Mar
	Planeta Rica	Peaje el Purgatorio	Concesión Ruta del Mar
La Guajira	Riohacha	Peaje el Ebanal	Concesión Santa Marta Paraguachón
	Palomino		
	Cabo de la Vela Manaure	Peaje Alto Pino	Concesión Santa Marta Paraguachón
Magdalena	Parque Natural el Tayrona		
	Ciudad Perdida	Peaje Neguanje	Concesión Santa Marta Paraguachón
	Minca		
	Taganga		
Sucre	San Onofre	Peaje la Esperanza	Concesión Ruta al Mar
	Sucre		

Como se puede observar en la anterior ilustración, los peajes de la región Caribe la gran mayoría supera los diez mil pesos (\$10.000), sin tener en cuenta el incremento a 2023, este elevado costo sumado a los altos precios de la gasolina y a las altas tasas de inflación (13,12%), que impacta el bolsillo de todos los colombianos, mermando así y dejando en segundo plano o tal vez tercero, los ratos de esparcimiento y la oportunidad de viajar por los diferentes municipios de nuestra región.

El motivo de la presente iniciativa es precisamente poder entregar un poco de calidad de vida y de tiempo en familia, creando un incentivo que aliviane el bolsillo y a la vez logre incentivar un sector que está en plena desventaja en un país que nos brinda una oferta turística basada en la tradición y la conservación de sus paisajes y tradiciones.

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 Eliécer 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 número 188 de 2022 cámara**, *por medio del cual se exonera a todas las personas con discapacidad del pago del 100% de tasas y tarifas de peajes por todas las carreteras y autopistas de Colombia, modificando y adicionando artículos de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones*, iniciativa de los honorables Senadores: *Sandra Ramírez Lobo, Imelda Daza Cotes, Omar de Jesús Restrepo Correa, Julián Gallo Cubillos, Pablo Catatumbo Torres Victoria*, y los honorables Representantes: *Carlos Alberto Carreño Marín, Luis Alberto Albán Urbano, Jairo Reinaldo Cala 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 del 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.

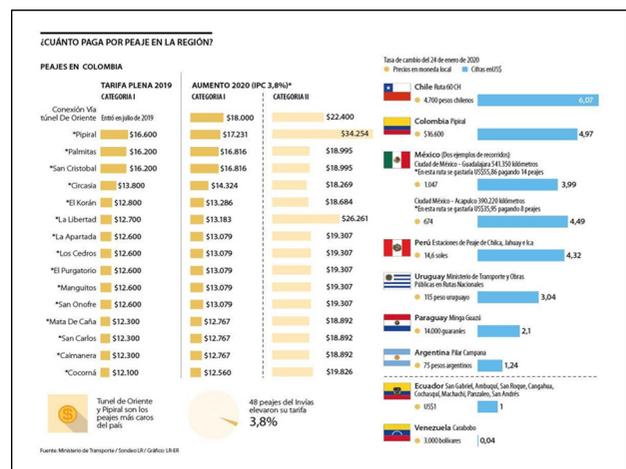
MARCO JURÍDICO

Derecho internacional

“En la mayoría de países de Latinoamérica encontramos que sus vías están concesionadas, razón por la cual se elevan los valores de los peajes. Al comparar el valor de un peaje entre los países latinoamericanos y las principales naciones alrededor del mundo, salta a la vista que no hay un común denominador o una ‘regla de oro’ en la tarificación del precio de este rubro. Sin embargo, para conocer cuáles son los peajes más costosos en

la región y cómo funciona este sistema de cobros en cada uno de los territorios posterior al incremento de 3,8% en los 48 peajes que administra el Instituto Nacional de Vías (Invias) en Colombia.

Luego de consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica, se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile (US\$6,07), Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49), correspondiendo a Colombia al promedio del costo total de uno de los recorridos más populares de ese país, Ciudad de México - Acapulco (ver gráfico)”. (La República, 2020)



A pesar de que Chile lidera en el ranking con el peaje más costoso de Latinoamérica para automóviles, este país cuenta con peajes que cobran desde US\$0,77.

Ahora según el *Diario Financiero*, “a diferencia de años anteriores, cuando, por ejemplo, las tarifas correspondientes a 2019 tuvieron un alza promedio de 6,4%, las tarifas 2020 se ajustaron de acuerdo al acumulado de un año de inflación, es decir, 2,8%”.

Hay que resaltar que este país vecino, al igual que Colombia y otras naciones como Brasil, Argentina y Perú tienen la mayor parte de sus vías en concesión, por lo que muchos de los ajustes no los determina el Gobierno nacional con base en la inflación, sino que se toma en cuenta los costos de operación, las inversiones realizadas o los modelos financieros que se adoptaron para llevar a cabo las construcciones, entre otras.

Colombia se ubicó en el segundo puesto de la lista, por el costo que alcanzó el peaje de Pipiral (US\$4,97). Aunque este es el peaje más costoso hasta el momento en el territorio nacional, se espera que en lo que falta del mes o al inicio del siguiente, todas las concesiones viales definan, junto a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), cuáles serán las tarifas de 2023.

Retomando el análisis, el tercer territorio con los peajes más costosos es México. Este país se ubicó allí por el promedio del costo de cada estación. Según un cálculo, los valores de las casetas por trayecto oscilan entre US\$4 y US\$5.

A pesar de que México es el tercer país en el listado, los viajeros podrán encontrar peajes gratis durante los recorridos. Por ejemplo, en el trayecto entre Ciudad de México y Acapulco hay ocho peajes, de los cuales, dos no registran costo al momento de planear un viaje en la página de la Secretaría de Comunicaciones y Transporte de México hacer, siempre y cuando, planifiquen el viaje con anticipación y elijan las rutas en donde se encuentren peajes de cero pesos o donde no los haya.

Cerrando el top cinco de los países de la región con los peajes más costosos están Perú (US\$4,32) y Uruguay (US\$2,04), este último cuenta con la reciente alza que llevó a cabo el Gobierno en diciembre de 2019. La tarifa más baja está en Venezuela.

Teniendo en cuenta este panorama, José Stalin Rojas, Director del Observatorio de Logística y Movilidad de la Universidad Nacional, explicó que la razón de que Colombia se destaque en esta lista, es porque “algunos tramos están construidos por asociaciones público-privadas, entonces, los costos que se fijan sirven para reunir recursos para el mantenimiento de vías. Sin embargo, el alto costo que pagan los conductores no está reflejado en el servicio prestado sobre las vías. Además, hay peajes frecuentes en zonas”. (*La República*, 2023)¹¹.

Leyes

Ley 80 de 1993, “Estatuto General de Contratación de la Administración Pública”.

Ley 105 de 1993, *por medio de 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.*

Ley 1508 de 2012, *por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público-Privadas.*

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

Decretos

Decreto Nacional número 105 de 1993, *por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones.* El presente proyecto crea la integración del sector y del Sistema Nacional de Transporte, principios rectores del transporte, principios del transporte público, establece la regulación del transporte y el tránsito, señala las

sanciones, define perímetros del transporte y tránsito por carretera en el territorio colombiano, define la infraestructura del transporte, especificaciones de la red nacional de carreteras, determina las funciones y responsabilidades sobre la infraestructura de transporte, trámite para obras por concesión, entre otras.

Decreto Nacional número 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 número 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.*

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

¹¹ Editorial La República S.A.S. (2020, 26 enero). En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región. Diario La República. <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>.

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.

Jurisprudencia

El Consejo de Estado mediante Sentencia 6345 de 2001, sentó un precedente jurisprudencial en lo que hoy nos ocupa y es la autonomía de los peajes en Colombia, afirma que:

“La potestad impositiva de los entes territoriales no es ilimitada. En un Estado Social de Derecho organizado como Estado Unitario, ese tipo de facultades “sin limitación alguna”, contrarían y desvirtúan los principios fundamentales del modelo de organización política que adoptó el Constituyente de 1991, en el cual el equilibrio en el ejercicio del poder se logra a través del control que ejercen unos respecto de otros, y de la colaboración que éstos se brindan mutuamente, para impedir el desbordamiento en el cumplimiento de las funciones asignadas a cada uno de ellos, la concentración de las mismas, y, principalmente, las consecuencias indeseables del manejo aislado, errático y desarticulado de asuntos que simultáneamente son de incumbencia nacional y local. No en vano el artículo 1° de la Constitución Política dispuso que el Estado colombiano “...es un Estado Social de Derecho, organizado en forma de República unitaria, descentralizada, con autonomía de sus entidades territoriales, democrática, participativa y pluralista...”. Y el inciso final del artículo 113 C. P. preceptúa que “los diferentes órganos del Estado tienen funciones separadas, pero colaboran armónicamente para la realización de sus fines”. A ello se agrega el mandato del inciso segundo del artículo 288 C. P. a cuyo tenor “Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley”.

Seguidamente, como lo señaló la Corte en la Sentencia C-508 de 2006, “el “peaje” consiste en la tasa o retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre”. De esta manera, es claro que el peaje es uno de los mecanismos establecidos en la ley para asegurar los recursos con que contará la administración pública, para financiar la construcción, operación y conservación de la infraestructura pública de transporte.

En cuanto al recaudo de dicha tasa, la sentencia mencionada indicó que “En cualquier circunstancia la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador”.

*De esta manera, se debe precisar que los lineamientos de la tasa que se cobra por el peaje deben estar definidos en la norma por el Legislador. Sin embargo, la operación del recaudo de los recursos provenientes de peajes por parte de privados, está enmarcada bajo estipulaciones de un contrato que se celebra entre la administración pública y un particular para ese efecto, es decir, **una situación jurídica es la creación de la tasa de peaje, y otra situación es la actividad que se requiera desarrollar para el recaudo del peaje.***

De esta manera, los artículos 21 y 22 señalan los principios para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes. Posteriormente, la Ley 787 de 2002 establece la fijación del cobro de peajes correspondientes al uso de la infraestructura nacional de transporte, teniendo en cuenta que los ingresos percibidos deben garantizar la operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. Asimismo, se señaló que las tasas de peajes serán diferenciales. De igual forma, dicha ley modificó lo dispuesto en el literal b) de la disposición demandada, con el fin de ampliar las excepciones para el cobro de peaje.

Así las cosas, la jurisprudencia constitucional ha considerado que las labores públicas encomendadas a ciertos agentes, a partir de sus posibilidades de proporcionar una colaboración eficaz en el recaudo, encuentran fundamento en varios mandatos constitucionales. De modo principal, el deber de contribuir al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de los conceptos de equidad y justicia comporta no solamente la obligación de cumplir las obligaciones tributarias. Abarca también la asunción de responsabilidades tendientes al buen funcionamiento del sistema fiscal (art. 95.9 de la Carta). La Corte también ha considerado que tales cargas se fundan en los principios de solidaridad (artículo 1° de la Constitución) y de eficiencia tributaria (artículo 363 superior).

En esta misma sentencia la Corte deja por sentado que: El recaudo de peajes por parte de particulares se da en el marco jurídico de un contrato que se celebra entre un particular y la administración. Como se señaló, en la ejecución del recaudo no le es dado al particular suplantar al Legislador, o a la autoridad administrativa.

Resalta la Corte que no se debe perder de vista que el Legislador creó los peajes como un mecanismo para asegurar los recursos para la construcción, operación y conservación de la infraestructura de transporte. Como se señaló,

la obligación del pago del peaje, la fijación de su monto y la exoneración de su pago, bien sea que el Estado asuma directamente la responsabilidad de la construcción y mantenimiento de las obras, o que la haga a través de la celebración de contratos de concesión, es materia que corresponde regular única y exclusivamente al Legislador.

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

Principio de equidad tributaria:

La Sentencia C-057 de 2021, estableció lo siguiente:

“El principio de equidad es de naturaleza estructural, esto es, se predica del sistema tributario y no de un tributo en particular, de tal manera que el sistema tributario debe ser equitativo en su integridad. Así lo reconoció la Corte en la sentencia C-606 de 2019, y lo ha venido sosteniendo de forma pacífica desde mediados de los años noventa. La sistematicidad también se predica en relación con la tarifa del tributo. En esa línea, la Corte ha dicho que el principio de equidad no se predica de los contribuyentes individualmente considerados, se insiste, sino del sistema impositivo en su conjunto, lo que supone que, al verificar la posible infracción al principio de equidad por cuenta de un tributo o la configuración particular de alguno de sus elementos, es necesario tener en cuenta los beneficios tributarios que el ordenamiento jurídico reconoce a los contribuyentes frente a los que se alega el quebrantamiento del principio de equidad en materia tributaria”¹².

IV. CONSIDERACIONES DEL PONENTE

En primer lugar, es necesario precisar que todo proyecto de ley que genera impacto fiscal al Gobierno nacional, debe incluir obligatoriamente las fuentes de financiación adicionales y sustitutivas que respaldarán dicho gasto, siempre respetando el Marco Fiscal de Mediano Plazo. Así las cosas, la ponencia para primer debate incluye un nuevo artículo que indica dichas fuentes, con el objeto de que el Ministerio de Hacienda analice y apruebe a través de concepto favorable, y durante cualquier tiempo del respectivo trámite legislativo, lo establecido en esta nueva disposición normativa.

En segundo lugar, conviene indicar que el establecimiento y cobro de tarifas diferenciales en los peajes del país es un proceso técnico que debe ser avalado por el Ministerio de Transporte, con orientación de la Agencia Nacional de Infraestructura, la cual está encargada de proponer las tarifas diferenciales teniendo en cuenta criterios poblacionales, de distancia, financieros, de número y frecuencia de usuarios, etc. Se trata,

entonces, de decisiones particulares que responden a características específicas de cada territorio, las cuales deben estar debidamente justificadas y en las que muchas veces intervienen requisitos para que los beneficios a los usuarios sean efectivos. En ese orden de ideas, el articulado propuesto, más que obligar a través de la ley a que se establezcan tarifas diferenciales de manera imperativa en ciertos departamentos del país, busca que se abra la posibilidad a que haya negociaciones entre las entidades territoriales y el Gobierno nacional en la búsqueda de criterios razonables que permitan y viabilicen el aval de tarifas diferenciales.

En este sentido, más allá de estas consideraciones técnicas, el ponente considera que sí es conveniente analizar y evaluar escenarios en los que se puedan ampliar o crear tarifas diferenciales para peajes en los departamentos del Caribe colombiano, con el ánimo de aumentar la demanda turística que la región recibe y, por tanto, cimentar la reactivación económica de este sector tras la pandemia del COVID-19. Es claro que, si las entidades territoriales logran acordar consensos con el Gobierno nacional frente a la materia en estudio, se crearían incentivos adicionales para que la demanda y la oferta turística se consolide.

De acuerdo con el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo (2022), la política turística colombiana tiene como objetivo mejorar la competitividad de los destinos y los productos, así como incrementar la participación de la comunidad en la prestación de los servicios turísticos. Por ello, es necesario buscar herramientas que fortalezcan este sector de la economía, teniendo en cuenta que el turismo se ha convertido en una de las mayores fuentes de ingresos y empleos en Colombia, por lo cual se constituye como un motor comercial indispensable, particularmente en territorios cuyas fuentes de ingresos son limitadas y dependen en gran medida de las transferencias del Estado.

Sin embargo, en la medida en que el turismo se convierte en una apuesta productiva prioritaria para regiones como el Caribe, es necesario poner la lupa en la gestión territorial que se requiere. La cooperación en aspectos como la promoción, la comercialización, el desarrollo de algunos proyectos de infraestructura, la investigación, el estudio de mercados y el desarrollo de productos pueden generar economías sólidas y una oferta más atractiva hacia el exterior.

Por ello, es necesario que esa cooperación local genere incentivos para aumentar el volumen de visitantes al Caribe colombiano, lo cual beneficiaría a los pequeños y medianos comerciantes, así como a las concesiones que tienen a su cargo las vías. El incentivo idóneo para alcanzar un mayor flujo de turistas en el Caribe es la disminución del precio a pagar en los peajes de los diferentes departamentos de la región.

Ahora bien, tras un recuento normativo, es importante señalar que los principios para el cobro de

¹² Corte Constitucional C-057 de 2021 <https://www.corteconstitucional.gov.co/Relatoria/2021/C-200-21.htm>

los peajes diferenciales, se encuentran establecidos en los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993. Asimismo, que los peajes son la tarifa creada por ley para mantener y conservar en buen estado las carreteras o vías nacionales, y quien transite por ellas debe pagar por su uso.

Señalar también, que el sistema de cobro de peajes por parte de los particulares se desarrolló principalmente, mediante la implementación de la Ley 80 de 1993.

El ente competente para determinar la tarifa -Decreto número 2053 de 2003- es el Ministerio de Transporte, quien debe emitir concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura. De esta manera, le corresponde a esta entidad determinar la política general en materia de peajes.

Con posterioridad a lo anterior, la Ley 787 de 2002 establece la fijación del cobro de peajes correspondientes al uso de la infraestructura nacional de transporte, teniendo en cuenta que los ingresos percibidos deben garantizar la operación y mantenimiento de la infraestructura de transporte. Asimismo, se señaló que las tasas de peajes serán diferenciales. De igual forma, dicha ley modificó lo dispuesto en el literal b) de la disposición citada, con el fin de ampliar las excepciones para el cobro de peaje.

En atención a lo anterior, el artículo 21, modificado por la Ley 787 de 2002, artículo 1º Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación dispone que: *“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”*.

(...)

“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”.

Entonces, según la Corte Constitucional, las tarifas diferenciales, además, demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente, según el beneficio o provecho que reciba el usuario.

La tarifa diferencial quedó resuelta en la Sentencia C-482 de 1996 en la que la Corte Constitucional declaró exequible el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, en atención a las siguientes consideraciones: *“i) la norma acusada impone, clara e inequívocamente, un límite a la cuantía de los costos recuperables; ii) la fijación de las tarifas, tasas y peajes está sujeta a un criterio de igualdad; iii) al establecer que las tarifas sean diferenciales y que se fijen en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y los costos de operación, la ley traza unas reglas suficientes para la actuación de las autoridades competentes; iv) las tarifas diferenciales demuestran que la ley se funda en la aplicación del principio de igualdad, al imponer un trato diferente según el beneficio o provecho que reciba el usuario, y v) se obliga a las autoridades encargadas de la determinación del peaje y de las tasas de valorización, a obrar con sujeción a un criterio de equidad social”*.

En conclusión: Las tarifas diferenciales en los peajes son de creación legal, de trámite exclusivo del Ministerio de Transporte como ente competente, de tal forma que en atención de unas características especiales puede ampliarse en el monto la tarifa sobre lo que ya existe, o, crearse de acuerdo a lo reglado. De esto es precisamente lo que trata este proyecto de ley como se verá en el desarrollo normativo del texto propuesto.

V. PLIEGO DE MODIFICACIONES:

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
Título: “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”.	Título: “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”.	Sin modificaciones.

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> 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, MAGDALENA, BOLÍVAR, CÓRDOBA, SUCRE, CESAR Y GUAJIRA.</p>	<p>Artículo 1°. <i>Objeto.</i> 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 <u>Atlántico, Bolívar, Cesar, Córdoba, Guajira, Magdalena y Sucre.</u></p>	<p>Se modifica el orden de los departamentos tal como están dispuestos en la redacción de los peajes para darles un sentido de orden y coincidencia.</p>
<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>“Artículo 21. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p>	<p>Artículo 2°. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la 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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;</p>	<p>Se elimina el texto adicionado por el autor en los literales c y d en tanto que, se crea una nueva redacción normativa contemplada en el ahora artículo 3°.</p> <p>Es necesario que lo dispuesto en este literal se anuncie a la entidad correspondiente en este caso el DANE, previendo una disposición en el caso que dicha entidad sea reemplazada.</p>

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>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;</p> <p>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; y excepcionalmente se establecerán tarifas diferenciales pactadas con las respectivas entidades.</p> <p>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, excepcionalmente los días domingos y festivos en los municipios de los departamentos de ATLÁNTICO, BOLÍVAR, MAGDALENA, SUCRE, CÓRDOBA, CESAR Y GUAJIRA.</p> <p>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.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior.</p> <p>Parágrafo 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.</p>	<p>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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>f) El incremento anual de la tarifa del peaje no podrá ser superior al ciento por ciento (100%) del incremento que haya tenido el índice de precios al consumidor (IPC) en el año inmediatamente anterior decretado por el DANE o la entidad que haga sus veces.</p> <p>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.</p>	

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>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.</p> <p>Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.</p>	<p>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.</p> <p>Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3°. Facúltase a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende también las vías “Concesionadas”.</p>	
<p>Artículo 3°. Otorgar una tarifa diferencial para los vehículos particulares 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.</p>	<p>Se elimina.</p>	<p>Se dispone una nueva redacción normativa que abarca lo contemplado en los artículos 3 y 4 del proyecto de ley original en la que contiene los criterios anteriores, teniendo en cuenta que desde la propia Constitución Política y las leyes que regulan la materia aclaran que una cosa es las tarifas diferenciales ya existentes y otra las nuevas, correspondiendo a las primeras solicitar ampliación y a las segundas la creación.</p>
<p>Artículo 4°. El Ministerio de Transporte establecerá el marco temporal en el cual se permitirá la aplicación de la tarifa diferencial de los peajes Galapa, Papiros, Puerto Colombia, Bayunca, Valencia, Los Cedros, Mata de caña, El Purgatorio, el Ebanal, Alto Pino, Neguanje y la esperanza y regulará el valor a pagar los vehículos categoría</p>	<p>Se elimina.</p>	<p>Se dispone una nueva redacción normativa que abarca lo contemplado en los artículos 3 y 4 del proyecto de ley original en la que contiene los criterios anteriores, teniendo en cuenta que desde la propia Constitución Política y las leyes que regulan la materia aclaran que una cosa es las tarifas diferenciales ya existentes y otra las nuevas, correspondiendo a las primeras solicitar ampliación y a las segundas la creación.</p>

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
	<p>Artículo nuevo - Artículo 3°. <u>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, La Guajira, Magdalena y Sucre.</u></p>	<p>Se crea una nueva redacción normativa teniendo en cuenta la justificación narrada en la eliminación del artículo 3°.</p>
	<p>Artículo nuevo - Artículo 4°. <u>Fuentes de financiación.</u> Podrán ser fuentes de financiación para todo efecto, incluidas las compensaciones a los concesionarios cuando sea el caso, las siguientes:</p> <p><u>Sin Afectación Fiscal.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Los Fondos de Financiación.</u> <u>2. Excedentes financieros de las entidades del sector.</u> <u>3. Recursos de cooperación internacional incluyendo los de organismos públicos y privados.</u> <u>4. Recursos del Sistema General de Regalías.</u> <u>5. Recursos del aumento del subsidio en la tarifa.</u> <u>6. Recursos derivados de la reprogramación de compromisos contractuales propias del sector, fondo de contingencias, subcuenta excedente ANI.</u> <u>7. Recursos de excedentes que sobrepasen el mínimo de la garantía de ingreso para el concesionario.</u> <p><u>Con afectación fiscal.</u></p> <ol style="list-style-type: none"> <u>1. Recursos derivados del Presupuesto General de la Nación.</u> <u>2. Recursos de asignación presupuestal para los entes territoriales o propios cuando sea el caso.</u> 	<p>Se crea una nueva redacción normativa teniendo en cuenta la justificación narrada en la eliminación del artículo 4°.</p>

PROYECTO DE LEY	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	JUSTIFICACIÓN
<p>Artículo 5°. Vigencia. El presente proyecto de ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Artículo 5°. Vigencia. <u>La presente ley</u> rige a partir de la fecha de su <u>publicación</u> y deroga todas las normas que le sean contrarias.</p>	<p>Se modifica por redacción y técnica legislativa.</p>

VI. ANÁLISIS IMPACTO FISCAL

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

Lo primero en señalar sobre el análisis del impacto fiscal del presente proyecto de ley, es que si bien el articulado del mismo solo abre la posibilidad para que se lleven a cabo negociaciones entre las entidades territoriales y el Gobierno nacional en el establecimiento de tarifas diferenciales para los peajes de los departamentos del Caribe colombiano, en efecto sí se 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 de que dichas normas guarden relación con la situación económica del país y la política económica trazada por las autoridades pertinentes:

“El art. 7° de la Ley 819 de 2003 exige que en todo proyecto de ley, ordenanza o acuerdo que ordene gastos u conceda beneficios tributarios se explicita cuál es su impacto fiscal y se establezca su compatibilidad con el Marco Fiscal de Mediano Plazo que dicta anualmente el Gobierno nacional. Las normas contenidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un importante instrumento de racionalización de la actividad legislativa, con el fin de que ella se realice con conocimiento de causa de los costos fiscales que genera cada una de las

leyes aprobadas por el Congreso de la República. También permiten que las leyes dictadas estén en armonía con la situación económica del país y con la política económica trazada por las autoridades correspondientes. Ello contribuye ciertamente a generar orden en las finanzas públicas, lo cual repercute favorablemente en la estabilidad macroeconómica del país. De la misma manera, el cumplimiento de los requisitos establecidos en el mencionado art. 7° ha de tener una incidencia favorable en la aplicación efectiva de las leyes, ya que la aprobación de las mismas solamente se producirá después de conocerse su impacto fiscal previsible y las posibilidades de financiarlo. Ello indica que la aprobación de las leyes no estará acompañada de la permanente incertidumbre acerca de la posibilidad de cumplirlas o de desarrollar la política pública en ellas plasmada.” (Subrayado fuera de texto original).

En relación 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 art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa 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.**” (Subrayado fuera de texto original).

Sobre la Tarifa Diferencial

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 solo hecho. Y ello por cuanto “las exenciones son medidas fiscales que por sí mismas constituyen una excepción al principio de igualdad, pero que forzosamente no implican su desconocimiento”. Así mismo ha de tenerse en cuenta que la Constitución no ha consagrado un derecho a recibir o conservar exenciones tributarias, sino que por el contrario ha establecido un deber general de contribuir mediante el pago de tributos “al financiamiento de los gastos e inversiones del Estado dentro de conceptos de justicia y equidad” (art. 95-9 de la C. P.). Igualmente, que en esa perspectiva no resulta lógico en principio declarar la inconstitucionalidad de una norma que establece una exención, por el simple hecho de no comprender a otros que habrían podido también ser supuestamente sus destinatarios. Esa determinación corresponde al exclusivo resorte del legislador. En ese orden de ideas, la Corte no encuentra que haya lugar a un condicionamiento de la norma en el sentido señalado por el señor Procurador a partir de la 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. Subraya fuera de texto.

VII. POSIBLES CONFLICTOS DE INTERÉS

Con base en el artículo 3° de la Ley 2003 de 2019, según el cual “El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros Congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar”.

A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.

“Artículo 1°. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así:

(...)

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 (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Así las cosas, y de forma orientativa, consideramos que para la discusión y aprobación de este proyecto de ley no existen circunstancias que pudieran dar lugar a un eventual conflicto de interés por parte de los Representantes, pues es una iniciativa de carácter general, impersonal y abstracta, con lo cual no se materializa una situación concreta que permita enmarcar un beneficio particular, directo ni actual.

Frente al Proyecto de Ley número 059 de 2023 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, se considera que pueden existir conflictos de interés relacionados con: - El interés particular, actual y directo de los Congresistas derivado de que su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil sean los titulares de las descripciones normativas que hacen parte del texto, y que menciona el proyecto de ley.

Finalmente, sobre los conflictos de interés resulta importante recordar lo señalado por el Consejo de Estado (2019): “No cualquier interés configura la causal de desinvertidura en comento, pues se sabe que solo lo será aquel del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per ser 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

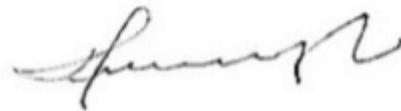
del Congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles”.

En suma, se considera que este proyecto se enmarca en lo dispuesto por el literal a del artículo primero de la Ley 2003 de 2019 sobre las hipótesis de cuando se entiende que no hay conflicto de interés. Sin embargo, la decisión es meramente personal en cuanto a la consideración de hallarse inmerso en un conflicto de interés, por lo que dejamos a criterio de los representantes basado en la normatividad existente y a juicio de una sana lógica.

Se recuerda que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite de la presente iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5ª de 1992, no exime del deber del Congresista de identificar otras causales adicionales.

Proposición

Con fundamento en las anteriores consideraciones, en cumplimiento de los requisitos establecidos en la Ley 5ª de 1992, presento ponencia favorable y solicito respetuosamente a los miembros de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes, dar primer debate al **Proyecto de Ley número 059 de 2023 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.



DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 059 DE 2023 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.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. 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 2º. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. 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, 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.

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.

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°. Facúltanse 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°. 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.

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:

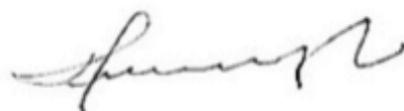
Sin Afectación Fiscal.

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.
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°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



DOLCEY OSCAR TORRES ROMERO
Coordinador ponente

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE EN CÁMARA DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2023 CÁMARA, 298 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.

Bogotá, D. C. 2 de noviembre del 2023

Honorable Presidente

MÓNICA KARINA BOCANEGRA PANTOJA

Comisión Segunda Constitucional

Cámara de Representantes

Ciudad

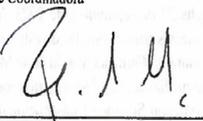
Referencia: Informe de Ponencia para Primer Debate en Cámara del Proyecto de Ley número 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.

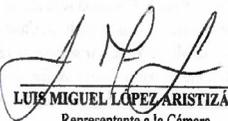
Respetada señora Presidenta:

En cumplimiento de la designación que nos hiciera la Mesa Directiva de la Comisión Segunda de la Honorable Cámara de Representantes, y de conformidad con los artículos 150, 153 y 156 de la Ley 5ª de 1992, de la manera más atenta y dentro del término establecido para tal efecto, procedemos a rendir Informe de Ponencia Positiva para Primer Debate al **Proyecto de Ley número 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.**

Atentamente,


JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
 Representante a la Cámara
 Circunscripción Territorial de Caldas
 Ponente Coordinadora


FERNANDO DAVID NIÑO MENDOZA
 Representante a la Cámara
 Ponente


LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZÁBAL
 Representante a la Cámara
 Ponente

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2023 CÁMARA, 298 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.

El presente informe de ponencia se rinde en los siguientes términos:

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El **Proyecto de Ley número 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio**, fue radicado el 28 de marzo de 2023 en la Secretaría General del Senado de la República (**Gaceta del Congreso** número 253 de 2023), por los honorables Senadores *Paloma Valencia Laserna, Paola Andrea Holguín Moreno, Miguel Uribe Turbay, Ciro Alejandro Ramírez Cortés, Liliana Bitar Castillas, Efraín Cepeda Sarabia, Óscar Barreto Quiroga, Marcos Daniel Pineda García, Juan Caros García Gómez, Diela Liliana Benavides, Germán Blanco Álvarez, Andrés Felipe Jiménez, Héctor Mauricio Cuéllar Pinzón, Christian Garcés, Eduard Alexis Triana Rincón, Juan Espinal, José Jaime Uscátegui Pastrana, Juliana Aray Franco, Juan Loreto Gómez Soto, Alfredo Ape Cuello, Libardo Cruz Casado, Juan Daniel Peñuela Calvache y Ángela María Vergara González.*

El proyecto de ley del asunto fue enviado a la Comisión Segunda Constitucional Permanente del Senado de la República el 25 de abril de 2023. Se designó como ponente a los honorables Senadores *José Vicente Carreño Castro y Nicolás Albeiro Echeverry Alvarán*, quienes radicaron el día 17 de mayo de 2023 el informe de ponencia para primer debate (**Gaceta del Congreso** número 493 de 2023) siendo aprobada la iniciativa el 30 de mayo de 2023 en la Comisión Segunda del Senado. El 15 de junio de 2023, los ponentes rinden informe favorable para segundo debate (**Gaceta del Congreso** número 719 de 2023). En el trámite ante la plenaria del Senado de la República, la iniciativa fue aprobada por unanimidad el día 29 de agosto de 2023.

Mediante Oficio CSCP - 3.2.02.151/2023(IS) de fecha 27 de septiembre de 2023, la Mesa Directiva de la Comisión segunda, nombró como ponentes para el estudio de esta iniciativa legislativa a los suscritos; Juana Carolina Londoño Jaramillo, Fernando David Niño Mendoza y Luis Miguel López Aristizábal, el 18 octubre oficio mediante el cual se solicitó prórroga al informe de ponencia el cual fue aceptada por la Comisión Segunda Constitucional por el término de 15 días mediante Oficio CSCP – 3.2.02. 215/2023 (IIS) en términos presentamos este informe de ponencia.

II. OBJETO DEL PROYECTO DE LEY

Honar la memoria y obra del Expresidente de la República, doctor Misael Eduardo Pastrana Borrero, al cumplirse el primer centenario de su nacimiento, ocurrido en Neiva - Huila el 14 de noviembre de 1923.

III. ANÁLISIS DEL PROYECTO DE LEY

El Proyecto de Ley número 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, consta de doce artículos. En el primero, decreta que la República de Colombia honrará la memoria y obra del Expresidente de la República, doctor Misael Eduardo Pastrana Borrero

al cumplir su primer centenario de su nacimiento, ocurrido en Neiva - Huila el 14 de noviembre de 1923. En el segundo, autoriza al Gobierno nacional y al Congreso de la República a rendir honores al Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, en acto especial y protocolario, la cual la designará la fecha, lugar y hora, la Mesa Directiva del Honorable Senado de la República, previendo contar con la presencia de altos funcionarios del Gobierno nacional, miembros del Congreso de la República y demás autoridades locales y regionales, el mencionado artículo cuenta con un párrafo, para que la presente ley sea entregada a sus familiares del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, en letra de estilo y en acto especial y protocolario. El tercer artículo, institucionaliza el día 14 de noviembre de cada año como la fecha en que la nación, a través del Ministerio del Interior rinda honores y honre la memoria del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, en actos públicos y con amplia difusión nacional. En el cuarto, decreta que, el Ministerio de Cultura, por sí mismo o a través de sus entidades adscritas o vinculadas, erigirá un (1) busto en bronce del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, el cual será ubicado en un lugar destacado del Capitolio Nacional. En el quinto, decreta que, en conmemoración del natalicio del doctor Misael Eduardo Pastrana Borrero, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Hacienda, entregará por dos años becas para doctorado relacionadas con temas ambientales en instituciones educativas del exterior que beneficien al país. La mencionada beca tendrá el nombre de “Misael Eduardo Pastrana Borrero” la cual cubrirá el costo de la matrícula y costo de vida, estableciendo quiénes pueden participar, cómo será el método de selección y qué se debe tener en cuenta para participar. El sexto, estableció que deberá entregarse a la Biblioteca Nacional y al Archivo Nacional General de la Nación, las recopilaciones, selección y publicación en medio físico y digital, de las obras, discursos y escritos políticos del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero. En el cual deberá ser compartida al Banco de la República para que, a través de su Biblioteca Virtual, se actualice y enriquezca la información ya existente del Expresidente. En el séptimo, establece que, con base en la información recopilada, autoriza al Gobierno nacional para que a través del Ministerio de Cultura se publique un libro biográfico e ilustrativo del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con el fin de que se distribuya un ejemplar para cada biblioteca pública dentro del territorio nacional, en el octavo, cuenta con dos párrafos, por el cual autoriza al Gobierno nacional a incorporar los recursos necesarios para la creación de un documento que recoja la vida y obra del Expresidente para que sea transmitido por alguno de los canales del Sistema de Medios Públicos, y a través de sus canales digitales el cual será de libre acceso y distribución a cualquier persona natural o jurídica. En el noveno decreta que el Presidente de la República designará un comité especial que se creará con el fin de garantizar la planeación,

organización y seguimiento de los eventos y obras y deberá ser llevado a cabo por parte de las entidades autorizadas y encargadas de cada actividad para el cumplimiento de la presente ley. En el décimo, autoriza al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias, con el fin de autorización que se extiende a la celebración de los contratos y convenios interadministrativos necesarios entre la nación y las otras entidades a las cuales se han delegado las respectivas gestiones. En el once, estableció que las obras y actividades establecidas en la presente ley se deberán ejecutar dentro del año siguiente a su entrada en vigencia, y por último el doce, establece que la ley rige a partir de su publicación.

IV. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A continuación, se presenta los principales argumentos de la exposición de motivos.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Misael Eduardo Pastrana Borrero nació en Neiva (Huila), el 14 de noviembre de 1923, hijo de Misael Pastrana y Elisa Borrero. Cursó sus primeros estudios en los colegios de la Presentación y Santa Librada en su ciudad natal, luego en Garzón (Huila) y después, en el Colegio San Bartolomé de Bogotá, donde terminó bachillerato, contrajo matrimonio en 1952 con María Cristina Arango con quien tuvo cuatro hijos, Juan Carlos, Andrés, Jaime y Cristina. Realizó sus estudios universitarios en la Pontificia Universidad Javeriana, recibió su título en 1945, de Doctor en Derecho y Ciencias Económicas. Asimismo, recibió un significativo apoyo por parte del Ingeniero Mariano Ospina Pérez, quien desde joven demostró su pasión por la política.

Tras recibir el título de abogado en 1945 regresó a Neiva; allí fundó el semanario *El Porvenir* y fue juez de circuito, cargo al que renunció para apoyar la campaña presidencial de Mariano Ospina. Este, ya en el poder, lo nombró secretario de la Embajada de Colombia ante la Santa Sede entre 1947 y 1949. Pastrana aprovechó su estadía en Roma para especializarse en Derecho Penal en el Instituto Ferri. De vuelta a Colombia, fue secretario privado del Presidente Ospina y continuó en este cargo durante algunos meses al inicio de la Presidencia de Laureano Gómez, quien lo nombró Ministro consejero en la Embajada de Washington entre 1950 y 1952. En 1953 fue escogido Secretario general del Ministerio de Relaciones Exteriores; al año siguiente viajó a Nueva York para fungir como Gerente de la Caja Agraria y delegado ante el Consejo Económico de la ONU hasta 1956.

Fue profesor de la Universidad Javeriana en la cátedra de Derecho Internacional y unos años más tarde, en 1963, fue uno de los fundadores de la facultad de Economía y su primer decano. En 1957 fundó la primera corporación financiera La Colombiana de Bogotá, de la que fue vicepresidente ejecutivo. En 1958 el periódico *El Siglo* lo incluyó en la lista de los presidenciales y lo postuló para

las elecciones de 1962-1966. Durante el Frente Nacional participó como ministro de Fomento y de Obras públicas en el Gobierno de Lleras Camargo. Más adelante pasó al de Hacienda donde logró, con el Banco Mundial, la constitución del primer grupo de consulta para integrar el crédito externo del país.

Contempló presentarse como candidato presidencial por el Partido Conservador, por lo que tuvo que retirarse del Gobierno en 1961, pero de la misma manera retiró su aspiración antes de la convención partidista, dando espacio a que el candidato oficial del partido fuera Guillermo León Valencia. Retirándose transitoriamente de la política hasta 1965 como miembro del comité Bipartidista del Frente Nacional, para apoyar y defender la candidatura de Carlos Lleras Restrepo, al ganar las elecciones Presidenciales para el periodo (1966-1970) designó al Dr. Pastrana como Ministro de Gobierno (1966-1968), cuyas funciones destacadas: la ejecución del programa de acción comunal a gran escala y defendió en el Congreso la reforma Constitucional de 1968 que se orientaría a modernizar y reestructurar la administración del Estado. Durante su gestión en la embajada, fue nominado como precandidato presidencial; regresó al país para aceptar el nombramiento, en contienda con Evaristo Sourdis y Belisario Betancur en el marco de la Convención Conservadora. Fue escogido como el candidato bipartidista, mientras que Sourdis y Betancur se lanzaron individualmente, y Rojas Pinilla representó a la Anapo, la victoria de los comicios fue para Misael Pastrana Borrero con el 41,2% de los votos sobre el 39,6% de Gustavo Rojas Pinilla.

En la Presidencia en 1976, fue elegido director del Partido Conservador. En 1977 fundó la revista *Guión* y en 1988 el diario *La Prensa*. Escribió varios libros como “*Colombia: vocación bipartidista en un siglo de historia*” (1984), *Ensayos sobre ecología y política* (1987), *El Partido Social Conservador* (1988), *En el umbral de un mundo nuevo* (1993), *Colombia: El girar del péndulo* (1994), *Textos y testimonios en torno al medio ambiente, 1969-1995* (1999). También fue fundador del Interaction Council, siendo un gran apoderado del ambientalismo. En 1991 fue elegido constituyente para la Asamblea Nacional Constituyente de 1991, aunque se retiró tras la revocatoria del congreso de 1990. Fue también jurado del Premio Sasakawa de la ONU y Vicepresidente del Premio Mundial de la Paz de la Unesco.

El Expresidente falleció el 21 de agosto de 1997, en Bogotá a causa de un derrame cerebral a los 73 años.

EN SU PRESIDENCIA

Durante el Gobierno de Pastrana inició con su lema de las cuatro estrategias: la expansión de la industria edificadora, el fomento de la exportación, el fomento de la producción agropecuaria y la distribución equitativa del ingreso. Su administración inició con un proceso de descentralización de los recursos por

medio del situado fiscal, mecanismo de transferencia de recursos de la nación a los departamentos. También se crearon las corporaciones de desarrollo urbano. Se dio comienzo a lo que él llamó “*la Colombianización del patrimonio del país*”: se obtuvo de las empresas petroleras Colpet y Sagog, la reversión anticipada del 50% de sus derechos en las concesiones entonces vigentes; se adquirió el 50% del interés de la Gulf en los yacimientos de Orito y de las instalaciones del oleoducto a Tumaco; la Shell procedió a la reinversión anticipada de todas sus operaciones en el Magdalena Medio; y se negoció la refinería de Intercol en Cartagena y sus derechos en el oleoducto del Pacífico, así como los de la Texas en el de Orito-Tumaco. Se dio comienzo al sistema de asociación en materia de explotaciones petroleras, dejando atrás el de las simples concesiones; y se reglamentó la inversión extranjera en la banca. (Banco de la República, s.f).

Durante su Gobierno estuvo fuerte crecimiento y fortalecimiento del sistema financiero, así como de una amplia gama de programas sociales. Entre los principales logros se encuentra la introducción del sistema UPAC (Unidad de Poder Adquisitivo Constante). Conocidos como “La Revolución del ahorro”, cuyo propósito fue ofrecer a la población crédito con cuotas iniciales bajas, que se incrementan con el tiempo, lo que permitió a los solicitantes escoger la modalidad de pago que más se adapte a sus condiciones económicas. Lo que conllevó que a Pastrana se le conociera como el primer Presidente que le enseñó al país a ahorrar, como también estuvo cerca de juntas de acciones comunales para entender a fondo las necesidades específicas de la comunidad. Por esto denominó dentro de sus lemas de Gobierno “la Revolución de las Pequeñas Cosas”.

Durante su mandato reestructuró y modernizó el sistema pensional y tributario del país: ayudó a los campesinos sin tierra y pequeños productores a mejorar sus condiciones económicas a través del Plan de Desarrollo Rural Integrado (DRI); y las exportaciones tuvieron un crecimiento impresionante que se multiplicaron por cinco. En cuanto en los asuntos de educación y salud también tuvieron considerable valor para el desarrollo del país. Se incrementó en más del 40% la generación de energía pública. Se firmó el contrato de inicio para la exportación de EL Cerrejón, las exportaciones manufacturadas crecieron de 98.8 millones de dólares a 526.1 y se generaron un millón de nuevos puestos de trabajo. Fue quien presentó el proyecto de ley para dar derecho al voto después de los 18 años. Creó el Tribunal Disciplinario y firmó un convenio con Roma para la reforma del Concordato.

Su interés por los recursos naturales y cambio climático, dejó grandes legados creando el código de Recursos Naturales y Protección al Medio Ambiente, un compendio de normas que tiene por objeto: lograr la preservación y restauración del ambiente y la conservación, mejoramiento y utilización racional de los recursos naturales renovables, así como prevenir y controlar los efectos nocivos de la

explotación de los recursos naturales no renovables sobre los demás recursos.

Mencionada norma fue la primera de Hispanoamérica y es Pastrana quien fija la bandera inicial de la protección de los recursos naturales y la lucha contra el calentamiento de la tierra. Fue un visionario, puso el tema en discusión pública, y se adelantó a la principal problemática que está viviendo el planeta entero en la segunda década del Siglo XXI.

Termina su mandato Presidencial y se dedica a dirigir el Partido Conservador, a escribir y dar conferencias sobre conferencias gobierno, administración, recursos naturales y sus logros en la Presidencia.

“La fortaleza de un pueblo depende de su capacidad de reflexión sobre el porvenir. Una nación que no piensa en el futuro no conquistará la grandeza”.

En este orden de ideas y con motivo del primer centenario del nacimiento del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, el Congreso de la República honra la memoria y obra de un hombre de Estado que merece especial reconocimiento y exaltación, debido a la trayectoria y valores que encarnó como ciudadano demócrata, constituyéndose en un modelo de referencia para los colombianos que se caracterizan por su compromiso con el bien común, la construcción de la democracia y la lucha para lograr la paz. Razones por las cuales acogemos el articulado propuesto por los autores de esa iniciativa legislativa.

V. IMPACTO FISCAL

La presente iniciativa no conlleva impacto fiscal obligatorio que requiera previo concepto del Ministerio de Hacienda y Crédito Público, habida cuenta que se limita a autorizar al Gobierno nacional para que destine partidas de su presupuesto, con lo cual, las erogaciones que puedan llegar a efectuarse en virtud de lo dispuesto en esta norma responderán finalmente a la autónoma decisión del Ejecutivo, así como a los estudios de viabilidad técnica y económica que en cada caso se deban realizar.

VI. ANÁLISIS SOBRE POSIBLE CONFLICTO DE INTERÉS

El artículo 183 de la Constitución Política consagra a los conflictos de interés como causal de pérdida de investidura. Igualmente, el artículo 286 de la Ley 5ª de 1992 establece el régimen de conflicto de interés de los Congresistas.

De conformidad con la jurisprudencia del Consejo de Estado y la Corte Constitucional, para que se configure el conflicto de intereses como causal de pérdida de investidura deben presentarse las siguientes condiciones o supuestos:

- (i) Que exista un interés directo, particular y actual: moral o económico.
- (ii) Que el Congresista no manifieste su impedimento a pesar de que exista un interés directo en la decisión que se ha de tomar.

(iii) Que el Congresista no haya sido separado del asunto mediante recusación.

(iv) Que el Congresista haya participado en los debates y/o haya votado.

(v) Que la participación del Congresista se haya producido en relación con el trámite de leyes o de cualquier otro asunto sometido a su conocimiento.

Teniendo en cuenta lo anterior, con relación al presente proyecto de ley, nos permitimos indicar que **no** se encuentra causal que permita inferir que nos encontramos frente algún conflicto de interés que impida presentar o votar el presente proyecto, dado el carácter general y abstracto del pretendido proyecto.

VII. PROPOSICIÓN

Por lo anteriormente expuesto, solicitamos a los honorables miembros de la Comisión Segunda de Cámara **dar primer debate** y aprobar el **Proyecto de Ley 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio**, en los términos del texto aprobado por la Plenaria del Senado de la República.



JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
Representante a la Cámara
Circunscripción Territorial de Caldas
Coordinadora Ponente



FERNANDO DAVID NIÑO MENDOZA
Representante a la Cámara
Ponente



LUIS MIGUEL LÓPEZ ARISTIZABAL
Representante a la Cámara
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA CÁMARA DE REPRESENTANTES AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 220 DE 2023 CÁMARA, 298 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. La República de Colombia honra la memoria y obra del Expresidente de la República, doctor Misael Eduardo Pastrana Borrero, al cumplirse el primer centenario de su nacimiento, ocurrido en Neiva-Huila el 14 de noviembre de 1923.

Artículo 2º. Autorícese al Gobierno nacional y al Congreso de la República para rendir honores al Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero,

en acto especial y protocolario, cuya fecha, lugar y hora serán programados por la Mesa Directiva del honorable Senado de la República, en el cual contará con la presencia de altos funcionarios del Gobierno nacional, miembros del Congreso de la República y demás autoridades locales y regionales.

Parágrafo. Copia de la presente ley será entregada a los familiares del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, en letra de estilo y en el acto especial y protocolario de que trata el presente artículo.

Artículo 3°. Se institucionaliza el día 14 de noviembre de cada año como la fecha en la que la nación, a través del Ministerio del Interior, rinda honores y honre la memoria del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, en actos públicos y con amplia difusión nacional.

Artículo 4°. El Ministerio de Cultura, por sí mismo o a través de sus entidades adscritas o vinculadas, erigirá un (1) busto en bronce del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, el cual será ubicado en un lugar destacado del Capitolio Nacional.

Artículo 5°. En conmemoración del natalicio de Misael Eduardo Pastrana Borrero, el Gobierno nacional, en cabeza del Ministerio de Hacienda, entregará por año dos becas para doctorado relacionadas con temas ambientales en instituciones educativas del exterior que beneficien al país. La beca tendrá por nombre “ Misael Eduardo Pastrana Borrero”. La beca cubrirá el costo de la matrícula y el costo de vida. Para ser seleccionado se establecerá un método meritocrático donde todos los colombianos podrán participar. Se tendrá en cuenta: calidad y ranking internacional de la institución de educación superior en el exterior, notas académicas de pregrado y posgrados del candidato, experiencia profesional del candidato y propuesta de investigación para doctorado. Un comité académico seleccionará los ganadores.

Artículo 6°. Encárguese a la Biblioteca Nacional y al Archivo Nacional General de la Nación, la recopilación, selección y publicación en medio físico y digital, de las obras, discursos y escritos políticos del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero. Una vez la información sea recopilada y digitalizada, deberá ser compartida al Banco de la República para que, a través de su Biblioteca Virtual, se actualice y enriquezca la información ya existente del Expresidente.

Artículo 7°. Con base en la compilación señalada en el artículo anterior, se autoriza al Gobierno nacional para que a través del Ministerio de Cultura se publique un libro biográfico e ilustrativo del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con el fin de que se distribuya un ejemplar para cada una de las bibliotecas públicas dentro del territorio nacional.

Artículo 8°. Autorícese al Gobierno nacional a incorporar los recursos necesarios para la creación de un documental que recoja la vida y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, el cual será transmitido por alguno de los canales del Sistema de Medios Públicos, y a través de sus canales digitales.

Parágrafo 1°. El documental del que trata el presente artículo será de libre acceso y distribución y cualquier persona natural o jurídica podrá difundirlo.

Parágrafo 2°. Las partidas presupuestales que trata el presente artículo no afectarán las transferencias de ley, ni las apropiaciones presupuestales que anualmente, el fondo Único de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones debe girar a los operadores y cuya destinación específica es el fortalecimiento de la televisión pública.

Artículo 9°. El Presidente de la República designará un comité especial que se creará con el fin de garantizar la planeación, organización y seguimiento de los eventos y obras que se llevarán a cabo por parte de las entidades autorizadas y encargadas de cada actividad para el cumplimiento de la presente ley.

Artículo 10. Autorícese al Gobierno nacional para que incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación las partidas presupuestales necesarias, con el fin de que se lleve a cabo el cumplimiento de las disposiciones establecidas en la presente ley, autorización que se extiende a la celebración de los contratos y convenios interadministrativos necesarios entre la nación y las otras entidades a las cuales se han delegado las respectivas gestiones.

Artículo 11. Las obras y actividades establecidas en la presente ley se deberán ejecutar dentro del año siguiente a su entrada en vigencia.

Artículo 12. La presente ley rige a partir de su publicación.



JUANA CAROLINA LONDOÑO JARAMILLO
Representante a la Cámara
Circunscripción Territorial de Caldas
Coordinadora Ponente



FERNANDO DAVID NIÑO MENDOZA
Representante a la Cámara
Ponente



LUIS MIGUEL LÓPEZ ARSTIZABAL
Representante a la Cámara
Ponente

Bibliografía

Banco de la República. (2022, 12 03). Misael Eduardo Pastrana Borrero. From Señal Colombia: <https://www.senalmemoria.co/search/resultados?keys=Misael%20Eduardo%20Pastrana%20Borrero>

Presidencia de Colombia. (2022, 12 04). Misael Eduardo Pastrana Borrero 1970-1974.

<http://historico.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/60.htm>

El Tiempo (1997, 08 22). GOBIERNO DE MISAIEL PASTRANA BORRERO. From *El Tiempo*:

<https://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-637102>

Biografías y vidas. (2022, 12 04). INICIO MONOGRAFÍAS REPORTAJE BUSCADOR NOVEDADES ÍNDICES Misael Pastrana borrero. From Biografías y Vidas:

https://www.biografiasyvidas.com/biografia/p/pastrana_borrero.htm

CARTAS DE ADHESIÓN

CARTA DE ADHESIÓN DEL HONORABLE REPRESENTANTE HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 134 DE 2023 CÁMARA

por la cual se modifica la Ley 2132 del 2021 para fortalecer la conmemoración del día nacional de la niñez y la adolescencia indígena y el orgullo por sus saberes ancestrales y se dictan otras disposiciones.

Bogotá, D. C. 1° de noviembre de 2023.

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

Cámara de Representantes

Asunto: Solicitud de adhesión al Proyecto de Ley número 134 2023 Cámara, por la cual se modifica la Ley 2132 del 2021 para fortalecer la conmemoración del día nacional de la niñez y la adolescencia indígena y el orgullo por sus saberes ancestrales y se dictan otras disposiciones.

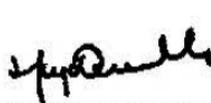
I. PETICIÓN

Cordial saludo:

En mi calidad de Representante a la Cámara me dirijo a ustedes con el objeto de solicitar la adhesión al **Proyecto de Ley número 134-2023 Cámara, por la cual se modifica la Ley 2132 del 2021 para fortalecer la conmemoración del día nacional de la niñez y la adolescencia indígena y el orgullo por sus saberes ancestrales y se dictan otras disposiciones**, toda vez que lo suscribí el día 14 de agosto del año en curso, el cual tengo anexo donde se observa claramente que aparezco como firmante del proyecto de ley.

II. ANEXO

Continúa:

<p>Frau Tatiana Sánchez Pineda Representante por Santander</p>	 HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ Representante a la Cámara Departamento del Casanare
 JUAN DIEGO MUÑOZ CABRERA Representante a la Cámara Partido Alianza Verde	 WILDER IBERSON ESCOBAR ORTIZ Representante a la Cámara por el C.A.S.

Atentamente,



HUGO ALFONSO ARCHILA SUÁREZ
Representante a la Cámara
Departamento del Casanare

* * *

CARTA DE ADHESIÓN DE LA HONORABLE REPRESENTANTE JULIANA ARAY FRANCO AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 172 DE 2022 CÁMARA

por medio del cual se crea una tasa pro formación y talentos deportivos.

Bogotá, D. C., 11 de octubre de 2023

Señores

SECRETARÍA GENERAL

Cámara de Representantes

Congreso de Colombia

Referencia: Proyecto de Ley número 172 de 2022 Cámara, por medio del cual se crea una tasa pro formación y talentos deportivos.

Asunto: Adherencia a la Ponencia para Segundo Debate de la misma iniciativa Legislativa Publicada en la Gaceta del Congreso número 1112 de 2023.

Cordial saludo:

Por medio de la presente solicito respetuosamente a la Secretaria General de la Cámara, el retiro de la ponencia para segundo debate del **Proyecto de Ley número 172 de 2022 Cámara, por medio del cual se crea una tasa pro formación y talentos deportivos**, la cual fue publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1015 de 2023; y del mismo modo manifiesto mi interés por adherir mi firma a la ponencia para segundo debate de la misma iniciativa legislativa publicada en la **Gaceta del Congreso** número 1112 de 2023.

Cordialmente,



Juliana Aray Franco
Representante a la Cámara
Departamento de Bolívar

* * *

CONTENIDO

Gaceta número 1517 - viernes, 3 de noviembre de 2023

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

	Págs.
Informe de ponencia para primer debate texto propuesto del proyecto de ley número 059 de 2023 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
Informe de ponencia positiva para primer debate texto propuesto en Cámara del proyecto de ley número 220 de 2023 Cámara, 298 de 2023 Senado, por medio de la cual se rinde honores a la memoria y obra del Expresidente Misael Eduardo Pastrana Borrero, con ocasión del primer centenario de su natalicio.	20

CARTAS DE ADHESIÓN

Carta de adhesión del Honorable Representante Hugo Alfonso Archila Suárez al proyecto de ley número 134 de 2023 Cámara, por la cual se modifica la Ley 2132 del 2021 para fortalecer la conmemoración del día nacional de la niñez y la adolescencia indígena y el orgullo por sus saberes ancestrales y se dictan otras disposiciones.....	25
Carta de adhesión de la honorable Representante Juliana Aray Franco al proyecto de ley número 172 de 2022 cámara, por medio del cual se crea una tasa pro formación y talentos deportivos.....	25