

PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_ DE 2017

**“Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002.”**

\* \* \*

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

**ARTÍCULO 1º.** Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:

Artículo 1º. **Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.** Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios 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 de la Dirección Nacional de Inteligencia (DNI) y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial; y los que dispuso la Ley 1575 de 2012.
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;
- d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares, y sus respectivos costos de operación;
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.
- f) La hora en la que transiten los vehículos. Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta

el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación.

PARÁGRAFO 1o. 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 2o. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.

PARÁGRAFO 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo [1o.](#)

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

**ARTÍCULO 2. VIGENCIA Y DEROGATORIAS.** La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

**Maritza Martínez Aristizábal**  
Senadora de la República

**PROYECTO DE LEY No. \_\_\_\_\_ DE 2017**

**“Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002.”**

\* \* \*

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

**1. Antecedentes**

El 30 de diciembre de 1993 el Congreso de la República expidió la Ley 105, “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 artículo 21 de la mencionada ley estableció los lineamientos generales para el cobro de Tasas, Tarifas y Peajes en la Infraestructura de Transporte a cargo de la Nación y específicamente en el literal b) dispuso que “deberá cobrarse a todos los usuarios”, con unas excepciones previstas como las motocicletas, bicicletas, ambulancias, carros de bomberos, entre otros vehículos.

A raíz de eso, se volvió atractivo para los particulares acordar con el Estado en hacer inversiones en infraestructura vial con el fin de explotar por medio del cobro de peajes, las vías en las cuales realizó su inversión, recuperando el dinero inicial y generando grandes utilidades. Desde entonces, la concesión de carreteras se ha convertido en un importante mecanismo para atraer financiamiento y gestión de privados a este sector vital para el desarrollo de la economía Colombiana. Las carreteras representan una de las áreas de infraestructura de transporte en que ha habido una extensa aplicación de dicho concepto de inversión, conservación y manejo de carácter gerencial durante un largo plazo, en que los costos incurridos por el concesionario se recuperan mediante el cobro de peaje, en algunos casos complementado con otros ingresos, particularmente aportes fiscales.

Acudiendo a un análisis realizado por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) de las Naciones Unidas, desde el 2004 en 13 países de América Latina se han entregado en concesión 36.103 kilómetros de carreteras (246 concesiones). Aproximadamente la cuarta parte de las concesiones son para resolver situaciones puntuales (puentes o túneles) o incluyen extensos trechos insertos en la trama urbana. La extensión de estos componentes asciende a unos 450 kilómetros. Las concesiones representan el 1% de las vías interurbanas y el 7,3% de las pavimentadas.

La dimensión del proceso de concesión es muy diferente de un país a otro, desde algunos que han aplicado extensamente este mecanismo, hasta otros que no han incursionado en él. La mayor actividad ocurrió en los años noventa, período en el cual hubo un intenso proceso de concesiones. Después se produjo una baja del ritmo de adjudicaciones, en que descendió a un mínimo en 2003, situación que parece haberse revertido en 2004.

De acuerdo con la experiencia acumulada, el potencial concesionable sin subsidios se encuentra entre 2% y 3% de la extensión total de la red interurbana, incluyendo todo tipo de vías. Considerando solamente los caminos pavimentados, el potencial es del orden de 20% a 25%. Estos guarismos no son estrictos y pueden ser sobrepasados por arriba o abajo, dependiendo de las características particulares de cada país. La continuidad del proceso de concesiones implica atender a diversos factores, entre los cuales están contar con una política de otorgar concesiones, identificar las vías concesionables, definir una razonable exposición del Estado al riesgo, otorgar a los potenciales concesionarios garantías adecuadas, disponer de un marco legal apropiado y desde luego, tener suficientes conocimientos teóricos y prácticos acerca de las concesiones.

Ahora bien, volviendo a la actualidad, el Gobierno Nacional lanzó su más grande propuesta para el desarrollo económico, industrial y comercial del país con los proyectos de las vías de cuarta generación, es así como las llamadas 4G constituyen el proyecto de infraestructura más revolucionario que se ha puesto en marcha en el país para apalancar el crecimiento y la competitividad.



Estos proyectos contemplan la construcción y la rehabilitación de más de 7.000 kilómetros de vías, que contemplan dobles calzadas (más de 1.370 km); 1.300 viaductos (146 km) y 141 túneles (125 km) a través de 40 proyectos que se tiene programado tener ejecutados en máximo seis años a partir de la fecha de su adjudicación.

Serán invertidos para la realización de las obras de infraestructura a lo largo del país a través de la modalidad de Asociación Público Privada (APP) alrededor de \$50 billones, siendo este mecanismo una de las características principales del nuevo esquema de 4G, en donde el concesionario privado es quien financia el proyecto con recursos propios en la etapa Capex, es decir, todos los gastos relacionados con la construcción, mejoramiento o rehabilitación de la infraestructura. Una vez realizadas las entregas de las diferentes etapas de la obra, el concesionario recupera su inversión a través del dinero que el Gobierno Nacional le gira de los peajes o vigencias futuras.

Las 4G permiten además el ahorro en tiempos de viaje. Se espera que con las obras los recorridos en las vías de cuarta generación tengan una reducción en promedio del 30%. De igual forma, genera la reducción de costos operacionales vehiculares. Al reducir los tiempos de viaje, los costos variables de operación vehicular como gasolina, lubricantes, desgaste de llantas, etc., también lo hacen. Se estima que la reducción de costos por este concepto puede llegar a los \$2.3 billones/por año. Al reducir los costos operacionales vehiculares hay un menor consumo de combustibles fósiles reduciendo la emisión de CO<sub>2</sub>. El beneficio ambiental se calcula en aproximadamente \$15 billones con base en los precios internacionales de la tonelada de CO<sub>2</sub>.

Todo lo anterior, nos permite evidenciar la seguridad que brindan las vías de cuarta generación para la implementación de este tipo de medidas que incrementaría de alguna manera el flujo vehicular nocturno sin ningún riesgo para los usuarios de las vías, además del previsible por imprudencias al volante o por casos de fuerza mayor por hechos naturales.

## 2. Objeto del proyecto

Este proyecto busca reducir en cierta medida el malestar generalizado de la población que posee vehículos particulares y realiza viajes frecuentes a distintos municipios, ciudades o departamentos, la medida contempla realizar un descuento del 20% sobre la tarifa plena del peaje, a conductores de vehículos particulares que transiten por las Vías de Cuarta Generación implementadas con tanto ahínco en el presente Gobierno. Se pretende aplicar la medida inicialmente en las Vías 4G, debido a que existe la probabilidad de incentivar el viaje y transporte nocturno de los usuarios de las vías con el fin de ahorrar dinero, lo que en vías ordinarias urbanas y rurales sometidas al cobro de peaje, representaría un peligro para los motoristas por los deprimentes estados de las vías intermedias o no principales.

### 3. Contenido del Proyecto de Ley

El proyecto de ley consta de dos (2) artículos que establecen lo siguiente:

Artículo 1º. Se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, creando un nuevo literal (f), que en su esencia pretende crear un descuento para quienes prefieran programar sus viajes en altas horas de la noche, esto con el fin de generar un incentivo económico para descongestionar en la franja diurna las vías nacionales y para compensar en cierta medida tantos atropellos cometidos por gran parte de las empresas concesionarias en el

Artículo 2º. Vigencia y derogatorias.

De los Honorables Senadores,

**Maritza Martínez Aristizábal**  
Senadora de la República