

PROYECTO DE LEY 131 DE 2013 CÁMARA.

Por medio de la cual se adopta el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. *Objeto.* La presente ley tiene como propósito adoptar el sistema y el método que el Ministerio de Transporte debe aplicar para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta directamente y a través de las Direcciones Territoriales, a las personas naturales y jurídicas.

Artículo 2°. *Sistema.* Para la fijación de las tarifas a cobrar por parte del Ministerio de Transporte se tendrán en cuenta los costos de operación, los costos de inversión, los costos de gestión o de administración y los costos de mantenimiento, en que incurra para la prestación de los servicios.

Artículo 3°. *Método.* Una vez determinados los costos, conforme al sistema establecido en la presente ley, el Ministerio de Transporte realizará el cálculo de la demanda promedio de los servicios prestados en el año inmediatamente anterior, analizando las actividades que demandó cada uno, a fin de determinar la tarifa que se va a aplicar a cada servicio.

Artículo 4°. *Tarifas.* Las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte se adoptarán mediante Resolución y se ajustarán calculando la variación del IPC.

Artículo 5°. *Vigencia.* La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Cecilia Álvarez-Correa Glen,
Ministra de Transporte.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La presente iniciativa gubernamental que hoy se pone a consideración del Honorable Congreso de la República tiene como propósito establecer el sistema y el método para definir las tarifas de las tasas que el Ministerio de Transporte cobra a los particulares, como recuperación de los costos en que incurre para la prestación de los servicios inherentes a su naturaleza.

Se fundamenta esta iniciativa en lo consagrado en el artículo 338 de la Constitución Política de Colombia, que prevé que solamente el Congreso, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales son los que pueden imponer contribuciones fiscales o parafiscales en tiempo de paz, y que la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar directamente los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

Así mismo, permite la Carta Magna que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobran a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los

servicios que prestan o la participación en los beneficios que les proporcionan, siempre y cuando el sistema y el método para definir dichos costos estén fijados por la ley, las ordenanzas y los acuerdos.

La iniciativa constituye una herramienta fundamental para el Ministerio de Transporte, en la medida en que las tarifas que se vienen cobrando están contempladas en un acto administrativo que requiere de un sistema y un método.

Al respecto ha dicho la Corte Constitucional, en Sentencia C-532 de 2003, que: *¿¿ cuando el Congreso ha atribuido a una autoridad administrativa la facultad de fijar la tarifa de una tasa, sin establecer el sistema y el método que permitan definir los costos del servicio prestado, la norma necesariamente ha de ser declarada inexecutable¿¿.*

De igual manera, en esta sentencia, la Corte ratifica lo expresado por ella misma en la Sentencia C-1371 de 2000 sobre el alcance de los conceptos *¿método¿* y *¿sistema¿* para determinar las tarifas de tasas y contribuciones, cuando afirma que la Constitución no señaló lo que debía entenderse por *¿sistema¿* y *¿método¿*, pero reconoció la necesidad de acudir a ellos al menos en tres momentos: (i) para definir los costos de los servicios, esto es, los gastos en que incurrió una entidad; (ii) para señalar los beneficios generados como consecuencia de la prestación de un servicio (donde naturalmente está incluida la realización de una obra); y (iii) para identificar la forma de hacer el reparto de costos y beneficios entre los eventuales contribuyentes.

De la misma Sentencia C-532 de 2003 se concluye que la Corte ha reconocido un criterio flexible de definición de tarifas, lo cual lo ratifica en la Sentencia C-816 de 1999, al afirmar que *¿No se trata de fórmulas sacramentales ni de simples denominaciones, sino de linderos sustanciales de la atribución que se otorga a las autoridades administrativas. En consecuencia, bien pueden encontrarse fijados en la norma el método y el sistema sin nombrarlos, o por el contrario estar mencionados y materialmente no hallarse contenidos en el precepto¿. En consecuencia, `basta que de su contenido se deduzcan el uno y el otro, es decir, los principios que deben respetar las autoridades y las reglas generales a que están sujetas, al definir los costos recuperables y las tarifas correspondientes¿¿.*

Ahora bien, con fundamento en la estructura del Estado colombiano, le corresponde al Ministerio de Transporte garantizarle a la sociedad colombiana un sistema de transporte que permita la integración de las regiones, el crecimiento económico y el desarrollo social del país, el mejoramiento del transporte, el tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura.

En este contexto, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002, que constituyen las principales normas rectoras de esta cartera ministerial, establecen dentro de sus objetivos la facultad regulatoria que al Ministerio de Transporte le corresponde por su naturaleza, la cual busca garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios, y para ello es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y el interés

público, pues estos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía-persona-vehículo.

En el proceso de materialización y desarrollo de las actividades que se desprenden para cumplir con sus tareas, el Ministerio de Transporte realiza diversos trámites relacionados con: autorizaciones, aprobaciones, habilitaciones a los organismos de apoyo al tránsito, asignación de rangos, habilitaciones o autorizaciones de empresas prestadoras de servicio público de transporte, prestación de servicios relacionados con actualizaciones, renovaciones, duplicados, autorizaciones de los actores del tránsito y el transporte habilitados o autorizados por el Ministerio, todo lo cual demanda la existencia de recurso humano, tecnológico y financiero, entre otros, necesarios para la implementación de la infraestructura requerida para el normal desempeño de las tareas asignadas.

De otro lado, no se puede desconocer, bajo los lineamientos de la política actual del *Buen Gobierno*, que el Ministerio de Transporte, como suprema autoridad del tránsito y transporte del país, le asiste la obligación de propender por la adopción de medidas tendientes a fortalecer los principios de eficiencia, buena fe, celeridad, economía, confianza, ética y transparencia, entre otros, y de instrumentalizar y poner al servicio del ciudadano y de los empresarios, los medios tecnológicos disponibles. Estas circunstancias, lógicamente, demandan la inversión de recursos para garantizar a todos los usuarios de los servicios la prestación de los mismos de manera eficiente.

Para la fijación de las tarifas aludidas, el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de operación, gestión o administración, mantenimiento e inversión, así:

¿ Costos de Operación: Son todos aquellos costos y gastos que intervienen directamente en la operación y funcionamiento del área donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ Costos de Gestión o Administración: Corresponden a aquellos costos necesarios para la gestión del negocio; por regla general, abarcan los gastos de personal, materiales y suministros de oficina, impuestos, seguros, vigilancia, aseo, servicios públicos y demás gastos diversos que por su naturaleza atañen a todas las unidades económicas del área donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ Costos de Mantenimiento: Comprenden el conjunto de acciones encaminadas a la conservación de los equipos e instalaciones, de tal manera que permanezcan sirviendo en óptimas condiciones, evitando o minimizando las fallas durante su vida útil. Se deben considerar el mantenimiento y reparación de edificios y equipos, y la adecuación, instalación y reparación de redes telefónicas y eléctricas de aquellas áreas en donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ Costos de Inversión: Son las inversiones realizadas sobre activos constituidos o bienes tangibles de apoyo a la operación normal de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales. Se encuentran comprendidos los gastos de organización, patentes y licencias, gastos de puesta en marcha, capacitación, sistemas de información, etc. Se trata básicamente de recursos para inversión en terrenos, obras civiles, equipos e instalaciones, e infraestructura de servicios de apoyo, entre otros.

Con esta iniciativa se busca, como se expresó anteriormente, dar cumplimiento al postulado constitucional que establece la obligación de contar con el ¿sistema¿ y el ¿método¿ fijado por la ley para adoptar las tarifas de las tasas que cobra el Ministerio, con el propósito de recuperar los costos en los que incurre para la prestación de los servicios inherentes a su naturaleza.

Por último, es importante aclarar que el ¿sistema¿ y ¿método¿ que se pretenden adoptar a través de esta iniciativa son diferentes a los previstos en la Ley 1005 de 2006, a través de la cual se adoptaron estas herramientas para fijar las tarifas que demanda el ingreso de datos y la expedición de certificados de información del Registro Único Nacional de Tránsito, ¿RUNT¿, cuyo objeto es estar interconectado en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

Por lo aquí expuesto, solicitamos al Honorable Congreso de la República dar trámite a esta iniciativa gubernamental, a efectos de acatar el postulado constitucional del artículo 338.

Cecilia Álvarez-Correa Glen,
Ministra de Transporte.

&nbs p;

CÁMARA DE REPRESENTANTES
SECRETARÍA GENERAL

El día 23 de octubre del año 2013 ha sido presentado en este despacho el Proyecto de ley número 131 de 2013 Cámara, con su correspondiente exposición de motivos, por la doctora *Cecilia Álvarez-Correa Glen*, Ministra de Transporte.

El Secretario General,

Jorge Humberto Mantilla Serrano.

131/2013C TARIFAS MINISTERIO DE TRANSPORTE

Proyectos de Ley - [Proyectos en Curso](#)

Autor: Administrador

Viernes, 23 de Mayo de 2014 11:00

No. DE PROYECTO:	Cámara: 131/2013C	Senado: 0
	Origen: CÁMARA	Tipo: Ordinaria
TÍTULO:	POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA Y EL MÉTODO PARA LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE LAS TASAS POR LOS SERVICIOS QUE PRESTA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE	
Fecha de radicación	Cámara: Octubre 23 de 2013	Senado:
MATERIA:	TARIFAS MINISTERIO DE TRANSPORTE	
AUTOR:	Ministra de Transporte - CECILIA ALVAREZ-CORREA GLEN	
	Comisión:	Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones
	Publicación Gaceta del Congreso:	Gaceta No. 859/13
ESTADO ACTUAL:	TRÁNSITO A COMISIÓN	
OBSERVACIONES:	No hay Ponentes en la Cámara	
	No hay Ponentes en el Senado	

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY 131 DE 2013 CÁMARA.

Por medio de la cual se adoptan el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.

Bogotá, D. C., 28 de mayo de 2014.

Doctor
FERNEL ENRIQUE DÍAZ QUINTERO
Secretario Comisión Sexta
Cámara de Representantes
Ciudad

Referencia: Informe de ponencia para primer debate.

En mi condición de miembro del Congreso, me permito radicar ante la honorable Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes el presente proyecto de ley, *por medio de la cual se adoptan el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.*

Por lo tanto adjunto original y tres copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Del honorable Representante,

**CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN
ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO
PDF**

Consideraciones

La importancia que tiene esta iniciativa legislativa del Gobierno nacional radica en que hoy el Ministerio de Transporte viene realizando unos trámites para la ciudadanía y aún no tiene el soporte legal para realizar los cobros, pues es el Congreso de la República que está facultado para determinar los parámetros de sistema y método para la fijación de dichas tarifas. Es decir, se hace necesario e ineludible proporcionar al Ministerio el soporte legal para que se puedan no solo cobrar las tarifas de los trámites, entendiendo que cada uno de estos genera unos costos para la entidad, sino también facultar al Ministerio para que pueda reajustar dichas tarifas año tras año.

Ha de tenerse en cuenta que en cabeza del Ministerio de Transporte y de sus Direcciones adscritas se vienen realizando aproximadamente 84

trámites, de los cuales 50 no generan costo alguno para la entidad. Sin embargo, los 34 trámites restantes sí los genera, de tal manera que hoy por este concepto el Ministerio percibe un monto aproximado de 16 mil millones de pesos, sin que estos costos hayan podido ser actualizados año tras año.

Exposición de motivos

La presente iniciativa gubernamental que hoy se pone a consideración del honorable Congreso de la República tiene como propósito establecer el sistema y el método para definir las tarifas de las tasas que el Ministerio de Transporte cobra a los particulares, como recuperación de los costos en que incurre para la prestación de los servicios inherentes a su naturaleza.

Se fundamenta esta iniciativa en lo consagrado en el artículo 338 de la Constitución Política de Colombia, que prevé que solamente el Congreso, las Asambleas Departamentales y los Concejos Distritales y Municipales son los que pueden imponer contribuciones fiscales o parafiscales en tiempo de paz, y que la ley, las ordenanzas y los acuerdos deben fijar directamente los sujetos activos y pasivos, los hechos y las bases gravables, y las tarifas de los impuestos.

Así mismo, permite la Carta Magna que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobran a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que prestan o la participación en los beneficios que les proporcionan, siempre y cuando el sistema y el método para definir dichos costos estén fijados por la ley, las ordenanzas y los acuerdos.

La iniciativa constituye una herramienta fundamental para el Ministerio de Transporte, en la medida en que las tarifas que se vienen cobrando están contempladas en un acto administrativo que requiere un sistema y un método.

Al respecto ha dicho la Corte Constitucional, en Sentencia C-532 de 2003, que: *¿Cuando el Congreso ha atribuido a una autoridad administrativa la facultad de fijar la tarifa de una tasa, sin establecer el sistema y el método que permitan definir los costos del servicio prestado, la norma necesariamente ha de ser declarada inexecutable¿.*

De igual manera, en esta sentencia, la Corte ratifica lo expresado por ella misma en la Sentencia C-1371 de 2000 sobre el alcance de los conceptos ¿método¿ y ¿sistema¿ para determinar las tarifas de tasas y contribuciones, cuando afirma que la Constitución no señaló lo que debía entenderse por ¿sistema¿ y ¿método¿, pero reconoció la necesidad de acudir a ellos al menos en tres momentos:

1. Para definir los costos de los servicios, esto es, los gastos en que incurrió una entidad.
2. Para señalar los beneficios generados como consecuencia de la prestación de un servicio (donde naturalmente está incluida la realización de una obra).
3. Para identificar la forma de hacer el reparto de costos y beneficios entre los eventuales contribuyentes.

De la misma Sentencia C-532 de 2003 se concluye que la Corte ha reconocido un criterio flexible de definición de tarifas, lo cual lo ratifica en la Sentencia C-816 de 1999, al afirmar que *¿No se trata de fórmulas sacramentales ni de simples denominaciones, sino de linderos sustanciales de la atribución que se otorga a las autoridades administrativas. En consecuencia, bien pueden encontrarse fijados en la norma el método y el sistema sin nombrarlos, o por el contrario estar mencionados y materialmente no hallarse contenidos en el precepto. En consecuencia, basta que de su contenido se deduzcan el uno y el otro, es decir, los principios que deben respetar las autoridades y las reglas generales a que están sujetas, al definir los costos recuperables y las tarifas correspondientes¿.*

Ahora bien, con fundamento en la estructura del Estado colombiano, le corresponde al Ministerio de Transporte garantizarle a la sociedad colombiana un sistema de transporte que permita la integración de las regiones, el crecimiento económico y el desarrollo social del país, el mejoramiento del transporte, el tránsito y su infraestructura, de manera integral, competitiva y segura.

En este contexto, las Leyes 105 de 1993, 336 de 1996 y 769 de 2002, que constituyen las principales normas rectoras de esta cartera ministerial, establecen dentro de sus objetivos la facultad regulatoria que al Ministerio de Transporte le corresponde por su naturaleza a, la cual busca garantizar la seguridad y comodidad de los usuarios, y para ello es evidente que las normas que lo integran tienen relación directa con los derechos de los terceros y el interés público, pues estos son los conceptos que principalmente se ven involucrados en la ecuación vía-persona-vehículo.

En el proceso de materialización y desarrollo de las actividades que se desprenden para cumplir con sus tareas, el Ministerio de Transporte realiza diversos trámites relacionados con: autorizaciones, aprobaciones, habilitaciones a los organismos de apoyo al tránsito, asignación de rangos, habilitaciones o autorizaciones de empresas prestadoras de servicio público de transporte, prestación de servicios relacionados con actualizaciones, renovaciones, duplicados,

autorizaciones de los actores del tránsito y el transporte habilitados o autorizados por el Ministerio, todo lo cual demanda la existencia de recurso humano, tecnológico y financiero, entre otros, necesarios para la implementación de la infraestructura requerida para el normal desempeño de las tareas asignadas.

De otro lado, no se puede desconocer, bajo los lineamientos de la política actual del *Buen Gobierno*, que al Ministerio de Transporte, como suprema autoridad del tránsito y transporte del país, le asiste la obligación de procurar por la adopción de medidas tendientes a fortalecer los principios de eficiencia, buena fe, celeridad, economía, confianza, ética y transparencia, entre otros, y de instrumentalizar y poner al servicio del ciudadano y de los empresarios, los medios tecnológicos disponibles. Estas circunstancias, lógicamente, demandan la inversión de recursos para garantizar a todos los usuarios de los servicios la prestación de los mismos de manera eficiente.

Para la fijación de las tarifas aludidas, el Ministerio de Transporte tendrá en cuenta los costos de operación, gestión o administración, mantenimiento e inversión, así:

¿ **Costos de Operación**: Son todos aquellos costos y gastos que intervienen directamente en la operación y funcionamiento del área donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ **Costos de Gestión o Administración**: Corresponden a aquellos costos necesarios para la gestión del negocio; por regla general, abarcan los gastos de personal, materiales y suministros de oficina, impuestos, seguros, vigilancia, aseo, servicios públicos y demás gastos diversos que por su naturaleza atañen a todas las unidades económicas del área donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ **Costos de Mantenimiento**: Comprenden el conjunto de acciones encaminadas a la conservación de los equipos e instalaciones, de tal manera que permanezcan sirviendo en óptimas condiciones, evitando o minimizando las fallas durante su vida útil. Se deben considerar el mantenimiento y reparación de edificios y equipos, y la adecuación, instalación y reparación de redes telefónicas y eléctricas de aquellas áreas en donde se presta el servicio de expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales.

¿ **Costos de Inversión**: Son las inversiones realizadas sobre activos constituidos o bienes tangibles de apoyo a la operación normal de

expedición de autorizaciones y trámites que realiza el Ministerio de Transporte directamente y a través de las Direcciones Territoriales. Se encuentran comprendidos los gastos de organización, patentes y licencias, gastos de puesta en marcha, capacitación, sistemas de información, etc. Se trata básicamente de recursos para inversión en terrenos, obras civiles, equipos e instalaciones, e infraestructura de servicios de apoyo, entre otros.

Con esta iniciativa se busca, como se expresó anteriormente, dar cumplimiento al postulado constitucional que establece la obligación de contar con el ¿sistema¿ y el ¿método¿ fijado por la ley para adoptar las tarifas de las tasas que cobra el Ministerio, con el propósito de recuperar los costos en los que incurre para la prestación de los servicios inherentes a su naturaleza.

Por último, es importante aclarar que el ¿sistema¿ y ¿método¿ que se pretenden adoptar a través de esta iniciativa son diferentes a los previstos en la Ley 1005 de 2006, a través de la cual se adoptaron estas herramientas para fijar las tarifas que demanda el ingreso de datos y la expedición de certificados de información del Registro Único Nacional de Tránsito, ¿RUNT¿, cuyo objeto es estar interconectado en coordinación total, permanente y obligatoria con todos los organismos de tránsito del país.

Principios o indicadores que aplicar

Para lograr el cometido anterior, el proyecto de ley contempla que la autoridad deberá seguir y aplicar indicadores de eficiencia, economía y eficacia que en nuestro sentir deben ser variables, que necesariamente deben incorporarse y formar parte de la estructuración del estudio económico, que pasamos a considerar en forma breve pero sustancial.

¿ **PRINCIPIO DE EFICIENCIA:** En materia económico-tributaria para el caso de la facturación o la tarifa por obtenerse, se expresa en términos de prestar el servicio en forma rápida, oportuna, aplicando los recursos humanos y tecnológicos necesarios y adecuados. Para este principio la Corte Constitucional asegura que la eficiencia *¿se valora como un principio tributario que guía al legislador para conseguir que la imposición acarree el menor costo social para el contribuyente en el cumplimiento de su deber fiscal (gastos para llevar a cabo el pago del tributo)¿* [Sentencia C-419 de 1995].

¿ **PRINCIPIO DE ECONOMÍA:** Atribuye a aplicar únicamente los requerimientos, procedimientos y recursos estrictamente necesarios para la debida prestación del servicio que tarifar, por lo que la autoridad no puede cargar costos de personal ¿ nómina, suministros o

tecnologías más allá de lo adecuado para satisfacer el servicio que requiere el ciudadano

¿ **PRINCIPIO DE EFICACIA:** Consagrado en el artículo 2° de nuestra Constitución, impone que en sus atribuciones las autoridades y sus actuaciones deben centrarse en el logro u obtención de la finalidad del servicio que se presta, que en este caso incorpora la posibilidad de dirigirse a la obtención de una determinada finalidad, de acuerdo con el interés público o social que en el caso del presente proyecto tiene estrecho vínculo con la garantía de obtención de la habilitación para movilidad de personas y cosas.

Impacto fiscal

El presente proyecto de ley no genera impacto fiscal alguno, tal y como se esboza en las consideraciones y la exposición de motivos del presente proyecto de ley.

Proposición

Por lo anteriormente expuesto, rindo ponencia positiva y solicito dar primer debate al Proyecto de ley número 131 de 2013 Cámara, *por medio de la cual se adoptan el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.*

TEXTO QUE SE PROPONE PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 131 DE 2013

por medio de la cual se adoptan el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley tiene como propósito adoptar el sistema y el método que el Ministerio de Transporte debe aplicar para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta directamente y a través de las Direcciones Territoriales, a las personas naturales y jurídicas.

Artículo 2°. Sistema. Para la fijación de las tarifas que cobrar por parte del Ministerio de Transporte se tendrán en cuenta los costos de operación, los costos de inversión, los costos de gestión o de administración y los costos de mantenimiento, en que incurra para la prestación de los servicios.

Artículo 3°. Método. Una vez determinados los costos, conforme al sistema establecido en la presente ley, el Ministerio de Transporte realizará el cálculo de la demanda promedio de los servicios prestados en el año inmediatamente anterior, analizando las actividades que demandó cada uno, a fin de determinar la tarifa que se va a aplicar a cada servicio.

Artículo 4°. Los trámites competencia del Ministerio de Transporte relacionados con los documentos de operación que sustentan la habilitación y operación del servicio público, a saber, planillas de despacho, extractos de contrato y planillas de viaje ocasional, expedición de tarjetas de operación, certificaciones de capacidad transportadora, entre otros, podrán ser realizados por los gremios nacionales de transporte que representen por lo menos al treinta por ciento (30%) de las empresas de los servicios de transporte colectivo de pasajeros por carretera, especial y mixto, que muestren la capacidad, idoneidad y estructura organizacional para esta actividad.

Parágrafo. En la resolución mediante la cual se adopten las tarifas de las tasas por los servicios prestados, el Ministerio de Transporte reconocerá el valor por ser pagado a los gremios que cumplan con los requisitos antes señalados.

Artículo 5°. Tarifas. Las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte se adoptarán mediante resolución y se ajustarán calculando la variación del IPC.

Artículo 6°. Vigencia. La presente ley rige a partir de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

Del honorable Representante,

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

SUSTANCIACIÓN

INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE

Bogotá, D. C., 29 de mayo de 2014.

En la fecha fue recibido el informe de ponencia para primer debate al Proyecto de ley número 131 de 2013 Cámara, *por medio de la cual se adoptan el sistema y el método para la fijación de las tarifas de las tasas por los servicios que presta el Ministerio de Transporte.*

Dicha ponencia fue presentada por el honorable Representante *Wilson Hernando Gómez Velásquez.*

Mediante Nota Interna número C.S.C.P. 3.6 - 252 / del 29 de mayo de 2014, se solicita la publicación en la **Gaceta del Congreso** de la República.

CONSULTAR NOMBRE Y FIRMA EN ORIGINAL IMPRESO O EN FORMATO PDF

131/2013C TARIFAS MINISTERIO DE TRANSPORTE

Proyectos de Ley - [Proyectos en Curso](#)

Autor: Administrador

Jueves, 12 de Junio de 2014 12:10

No. DE PROYECTO: Cámara: 131/2013C Senado: 0
Origen: CÁMARA **Tipo:** Ordinaria

TÍTULO: POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTA EL SISTEMA Y EL MÉTODO PARA LA FIJACIÓN DE LAS TARIFAS DE LAS TASAS POR LOS SERVICIOS QUE PRESTA EL MINISTERIO DE TRANSPORTE

Fecha de radicación Cámara: Octubre
23 de **Senado:**
2013

MATERIA: TARIFAS MINISTERIO DE TRANSPORTE

AUTOR: Ministra de Transporte - CECILIA ALVAREZ-CORREA GLEN

Comisión: [Comisión Sexta o de Transportes y Comunicaciones](#)

Publicación Gaceta del Congreso: [Gaceta No. 859/13](#)

ESTADO ACTUAL: TRÁNSITO A COMISIÓN

OBSERVACIONES:

PONENTE PRIMER DEBATE CÁMARA

H.R. [WILSON HERNANDO GOMEZ VELASQUEZ,](#)

Comisión 6

Publicación Gaceta del Congreso

Ponencia para primer debate

[Gaceta No. 250/13](#)

No hay Ponentes en el Senado