

Bogotá, septiembre 14 de 2021

Doctor
Gregorio Eljach Pacheco
Secretario General
Congreso de la República
Ciudad

Asunto: Radicación de proyecto “Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.”

Respetado Doctor:

En cumplimiento del deber constitucional, legal y particular, actuando en consecuencia con lo establecido por las disposiciones normativas 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 (reglamento del Congreso de la República), en mi calidad de Senadora de la República de Colombia radico ante su despacho el presente proyecto de Ley “Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones”

Cordialmente,



MARIA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Proyecto ____ de Ley de 2021 SENADO

Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.

Exposición de motivos

Antecedentes

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 uso¹. La Ley 105 de 1993 (modificada parcialmente por la Ley 787 de 2002) dictó las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia, regulando lo correspondiente a peajes en el territorio nacional, estableciendo entre otras cosas el cobro de las tarifas y el sistema de recaudo de estos. Es así, como la Ley resalta los siguientes aspectos:

- i. Los ingresos de las tarifas de los peajes deben garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de las vías.
- ii. El recaudo está a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.
- iii. Las tasas de peajes son diferenciales, es decir que se fijan en proporción a las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- iv. El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente

Sobre este último punto, es importante mencionar que el ente competente para determinar la tarifa -de acuerdo con el Decreto 2053 de 2003²- es el Ministerio de Transporte, quien debe emitir concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, las tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los

¹ DE RUS, Ginés y CAMPOS. Economía del transporte. España (2003)

² “Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones.

modos de transporte. Esta misma entidad, es la responsable de elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria y de localización de las estaciones de peajes. En este orden, es el Ministerio de Transporte la entidad encargada de determinar la política general en materia de peajes en el país, la cual debe ser consistentes con la calidad de la infraestructura vial.

Según cifras oficiales del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en la actualidad Colombia reporta 146 peajes, de los cuales 101 se encuentran a cargo de la ANI (vías concesionadas) y 45 a cargo del INVIAS (vías no concesionadas). Cabe resaltar que las tarifas que son cobradas en cada uno de los peajes pueden diferir según la categoría del vehículo, la Tabla 1 muestra la clasificación vigente de peajes según lo estipulado en la Resolución 228 de 2013. Ahora bien, la Tabla 2 muestra la categorización de tarifas para vías concesionadas.

Tabla 1. Clasificación de peajes en Colombia según el tipo de vehículo – vías no concesionadas

Categoría	Descripción Vehicular
I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llanta sencilla
II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes
III	Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes
IV	Vehículos de carga de cinco ejes
V	Vehículos de carga de seis ejes
Eje grúa-Eje adicional	Pagan valor adicional sobre la categoría V por eje adicional

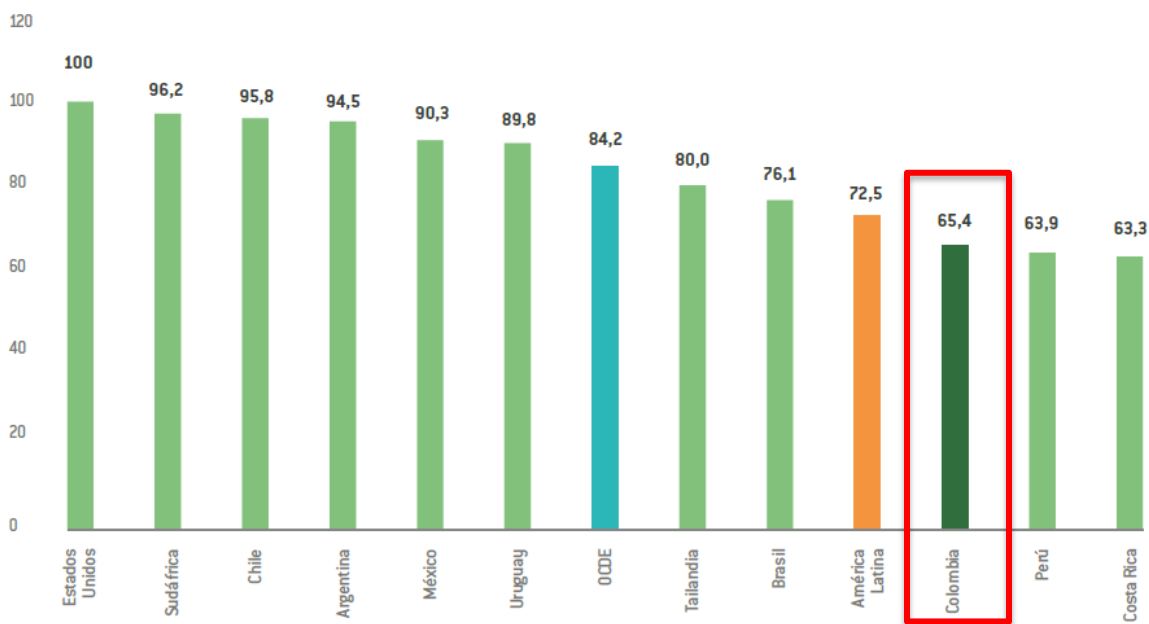
Tabla 2. Clasificación de peajes en Colombia según el tipo de vehículo – vías concesionadas ³

Categoría	Descripción Vehicular
I	Automóviles, camperos y camionetas
II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta
III	Camiones pequeños de dos ejes
IV	Camiones grandes de dos ejes
V	Camiones de tres y cuatro ejes
VI	Camiones de cinco ejes
VII	Camiones de seis ejes o más

³ Consultado en <https://aniscopio.ani.gov.co/carreteras-public/consulta/peajes>

Los peajes se han convertido en una fuente de ingresos de gran relevancia para la ejecución de obras públicas, su mantenimiento, la atención de emergencia y la gestión vial integral⁴. Sin embargo, pese a que Colombia reporta uno de los costos de peajes más elevados de América Latina, aún se reconoce un rezago importante en términos de infraestructura de transporte. Según el Informe Nacional de Competitividad 2019-2020, Colombia registra un puntaje de 65 sobre 100 en el índice de Conectividad de las Carreteras, por debajo del promedio de América Latina (73) y de la OCDE (84)⁵.

Gráfica 1. Índice de Conectividad de Carreteras



Fuente: Informe Nacional de Competitividad 2019-2020. Consejo Privado de Competitividad. Con base en datos del Informe de Competitividad del Foro Mundial Económico 2019

De igual manera, se reconoce que el planteamiento de las normas está muy lejos de la realidad, si se tiene en cuenta que: (i) Los costos de los peajes no corresponden a la infraestructura, que si bien ha mejorado en los últimos años, aun muestra importantes rezagos; (ii) Las tasas no son diferenciales (iii) Los

⁴ Instituto Nacional de Vías, 2021. Consultado en: <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9355/invias-actualiza-tarifas-de-peajes-para-continuar-el-mejoramiento-y-mantenimiento-de-la-infraestructura-vial-nacional/>

⁵ Informe Nacional de Competitividad 2019-2020. Consejo Privado de Competitividad. Consultado en: https://compite.com.co/wp-content/uploads/2019/11/CPC_INC_2019-2020_Informe_final_subir.pdf

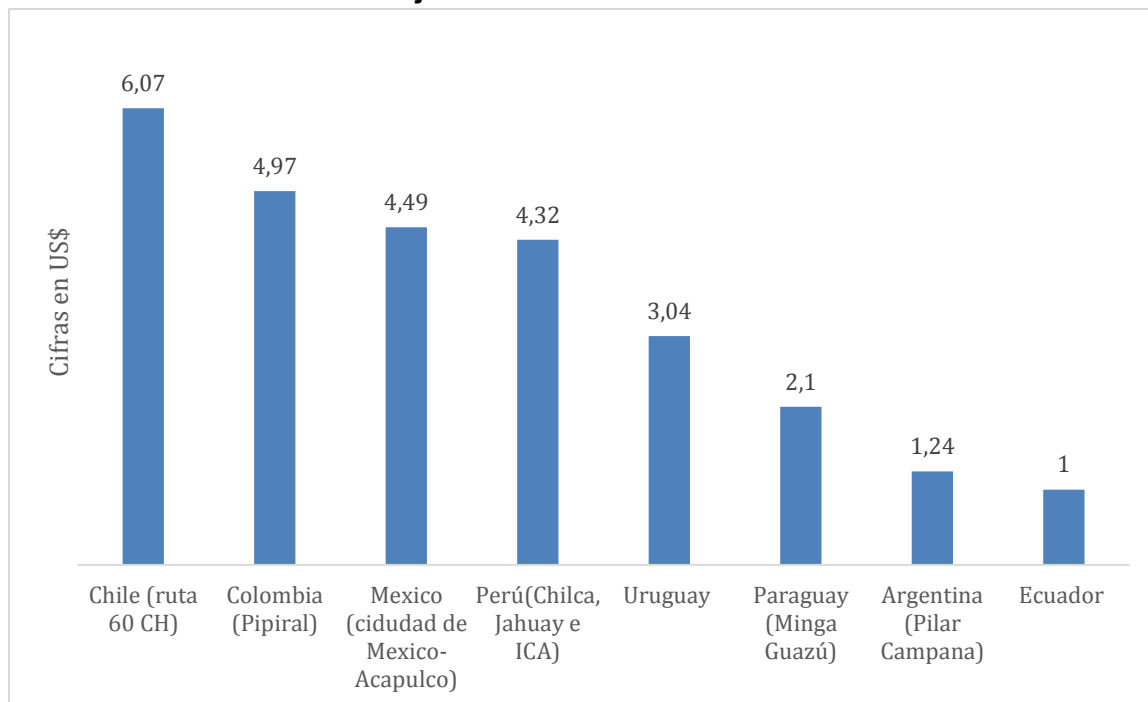
elevados costos de los peajes afectan la competitividad, y (iv) Hay una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas a través del recaudo de peajes. A continuación, se detalla la problemática alrededor del diseño e implementación de la política de peajes en Colombia.

I. Los costos de los peajes no son coherentes con la infraestructura de transporte existente

Uno de los principales debates en torno a los peajes en Colombia está relacionado con sus elevados costos. Lo anterior, teniendo en cuenta que Colombia se encuentra dentro de los países como peajes más costosos de la región, después de Chile (US\$6,07) y por encima de México (US\$4,49)⁶ (ver. Gráfica 2)

Para el caso de Colombia, se destaca el peaje de Pipiral ubicado en la ruta de Bogotá -Villavicencio a cargo de la Concesionaria vial Andina S.A.S que corresponde al peaje más costoso de Colombia. Para vehículos de categoría I, el valor de peaje asciende a \$18.500 y alcanza los \$47.500 para vehículos de categoría V.

Gráfica 2. Peajes más costosos en América Latina



Fuente: Elaboración propia con base en datos del diario La República, 2020

⁶ Diario La República. Consultado en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

Como se mencionó anteriormente, una de las fuentes principales para el mantenimiento y construcción de la maya vial son los peajes, por lo que se esperaba que los elevados costos estuvieran asociados a mejoras significativas en la calidad de la de infraestructura de transporte del país.

Durante los últimos años, el Gobierno ha adelantado importantes obras de infraestructura que han permitido el cierre de brechas en términos de conectividad y calidad. Por ejemplo, según información del Departamento Nacional de Planeación, entre 2019 y junio del 2021 el Instituto Nacional de Vías había ejecutado un total de 2.778,38 kilómetros de vía primaria no concesionada con mantenimiento y rehabilitación, y 8.502,40 kilómetros de vía primaria mejorada. En cuanto al mejoramiento y ejecución de vías terciarias, las cuales permiten la conexión entre las vías principales y las zonas más apartadas, se destaca el mantenimiento de 36.636 kilómetros y el mejoramiento 2.751 kilómetros de vías terciarias mejoradas, que incluye actividades de pavimentación, placa huella, obras de drenaje y contención, entre otras⁷.

En lo que respeta al avance en el mantenimiento y construcción de kilómetros de vías concesionadas a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, se destacan 21 concesiones de 4G y 13 concesiones de 1G, 2G y 3G. A continuación, se presentan los avances reportados por las fuentes oficiales en cuanto a su mantenimiento y mejoramiento:

Concesiones 1G, 2G y 3G⁸

Concesión		Construcción Calzada (km)	Mejoramiento calzado (km)	Rehabilitación calzada (km)
Armenia	–	4.50 – sencilla	36.27 – sencilla	69.14 – sencilla
Pereira	–	3.30 – doble		0.80 – doble
Manizales		56.40 – segunda		35.40 – segunda
Bogotá	–	32.20 – doble		
Villavicencio		22 – Construcción túnel		

⁷ Información consultada en la pagina del Sinergia (DNP):

<https://sinergiapp.dnp.gov.co/#EntidadesSector/24/33>

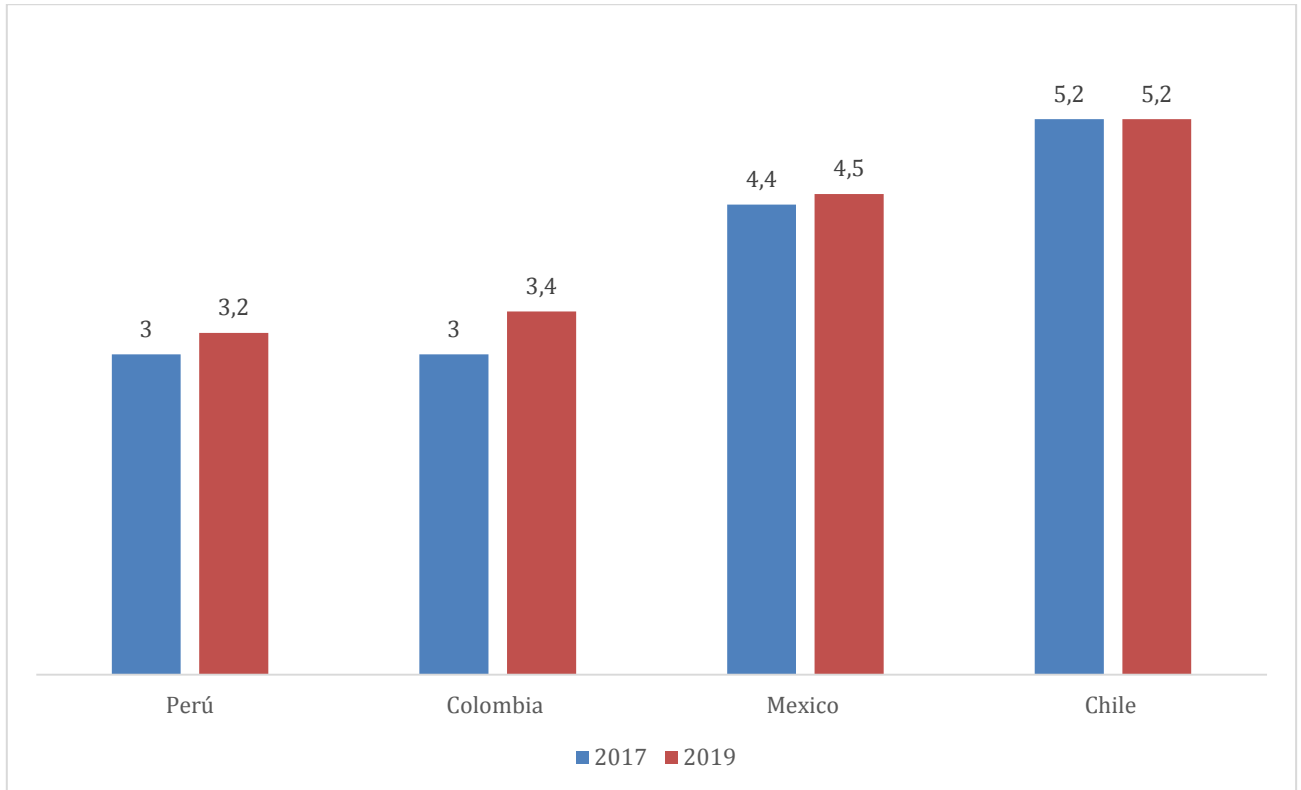
⁸ Consultado en ANI:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrljoiNTVkJzUyZWltMGE0Yy00MmlzLTk1MDAtYjk0NDg3YzlhMmFiliwidC16ljcwZGM1N2VlWZlNDYtNDI4Ni1iNjVlTFhZTIIMTI2YzAzZSIsImMiOjR9>

Bogotá-Faca Los Alpes	6.70 – sencilla 14.35 – segunda		49.30 – sencilla
Briceño – Tunja – Sogamoso	21.13 – doble 147.56 – segunda		181.60 – sencilla
Cartagena – Barranquilla	2.50 – doble 19.50 – segunda 1 – construcción túnel		4.74 – sencilla
Córdoba – Sucre	17.80 – sencilla 86.66 – segunda		85.24 – sencilla 7 – doble
Desarrollo vial del oriente de Medellín	5.20 – sencilla 1.80 – doble 53.10 - segunda 3 - Construcción túnel	9.40 - sencilla	154.08 – sencilla
Girardot – Ibagué – Cajamarca	6.95 - sencilla 53.69- doble 11.76 – segunda		85.19 – sencilla 4.33 – doble
Ruta Caribe	58 – doble 105 - segunda		220 – sencilla 29 – doble
Ruta del Sol 1	20 – sencilla 63.05 – doble 4 – construcción Túnel		
Ruta del Sol 2	475.85 – segunda	464.41 – sencilla	
Santa Marta – Riohacha – Paraguachón		35.86 – sencilla	250 – sencilla
Bogotá – Siberia – La punta	41.70 – doble	24.93 – doble	15 – doble

A pesar de los avances, en términos de mejoramiento y rehabilitación de infraestructura de transporte carretero, aun se evidencia un rezago importante en cuanto a países como México y Chile, países que reportan peajes de elevado costo similares a Colombia. Si bien, se destaca lo señalado por el Informe de Competitividad del Foro Económico Mundial, donde se evidencia que entre 2017 y 2019 Colombia presentó un avance en la calidad de la infraestructura de transporte carretero de 0,4 puntos, aún se presenta un rezago significativo comparado con otros países, ya que según el informe el país ocupa la posición 104 entre 141 países en este ítem.

Gráfica 3. Calidad de la Infraestructura de transporte carretero países Alianza del Pacífico (2017-2019)



Fuente: Informe de Competitividad, Foro Económico Mundial (2017) (2019)

II. Sector Transporte en la Reactivación Económica: *Los elevados costos de los peajes podrían afectar la competitividad*

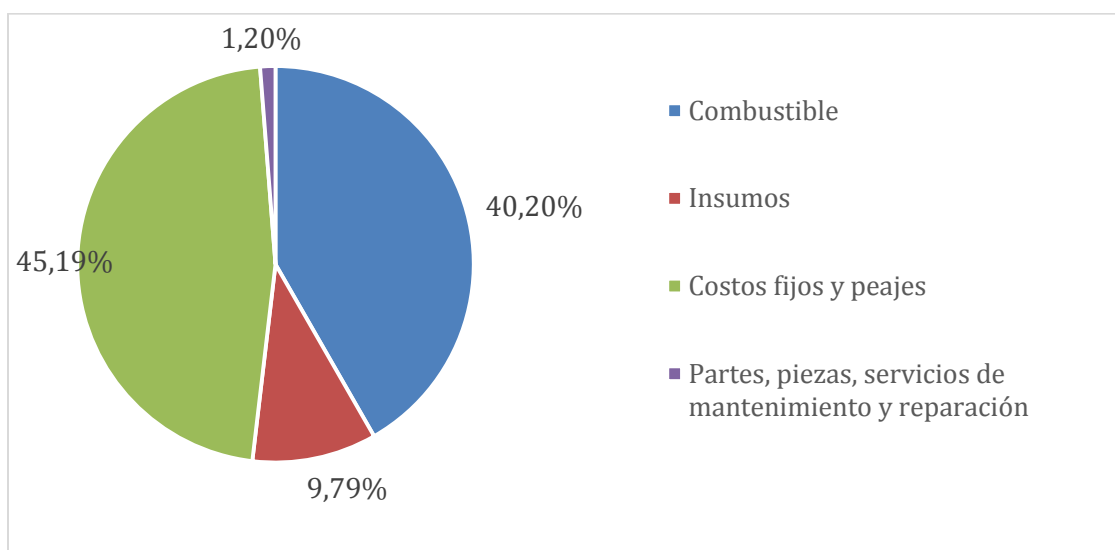
En el marco de la Reactivación Económica, uno de los sectores protagonistas ha sido el sector transporte que, junto con el sector de vivienda, concentra el 50% de la inversión prevista para el plan de reactivación “*Compromiso por Colombia*”. A través de una inversión cercana a los \$64.3 billones, para financiar 84 proyectos de impacto regional, se espera generar cerca de 805.000 empleos nuevos.

Sin duda, el sector transporte se ha convertido en una fuente de apalancamiento del crecimiento económico, por lo que se estima un crecimiento de 6,9% del sector de obras civiles durante el 2021 donde se destaca la construcción de carreteras,

puentes, túneles, entre otras obras⁹. Según Fedesarrollo, un aumento de la inversión en infraestructura de 0,5% del PIB por año, aumenta la tasa de crecimiento económico en 0,8 puntos porcentuales y reduce la tasa de desempleo en casi 0,6 puntos porcentuales (equivalente a generar cerca de 159.000 empleos al año).

Si bien, la Reactivación Económica se ha convertido en una de las prioridades del Gobierno, será necesario reconocer el contexto social. En este sentido, resulta fundamental contemplar los efectos negativos que ha dejado la pandemia en términos de poder adquisitivo de los hogares colombianos y la contracción que evidenciaron algunas de las actividades económicas durante el 2020; dentro de los que se encuentra el sector transporte. Sobre este punto, según resultados reportados en por el DANE sobre el Índice de Costos del Transporte de Carga por Carretera (ICTC), durante el mes de mayo el mayor aporte a la variación del ICTC, se registró en el grupo de Costos Fijos y Peajes, el cual aportó 0,14 punto porcentuales¹⁰. De igual manera, llama la atención la participación que tienen los costos asociados a costos fijos y peajes, los cuales representan en conjunto el 45,10% de los Costos de Transporte de carga por Carretera (Ver Gráfica 3)

Gráfica 3. Peso por Grupos de Costos en el ICTC (mayo- 2021)



Fuente: Elaboración propia con base en información del Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera

⁹ Infraestructura vial en 2020 y perspectivas 2021. Corficolombiana. Consultado en: <https://investigaciones.corficolombiana.com/documents/38211/0/Informe%20sectorial+infraestructura%20vial%202020.pdf/84bfba01-4faa-5c4f-623d-4d4b95d4b098>

¹⁰ Informe Índice de Costos de Transporte de Carga por Carretera (ICTC), DANE 2010. Consultado en: <https://www.dane.gov.co/files/investigaciones/boletines/ictc/bol+ICTC+2021+mayo.pdf>

En este contexto, en el cual se identifica que el costo de los peajes tiene un efecto importante en los sobrecostos de transporte que reporta el país en el ámbito internacional, junto con los problemas de calidad de la infraestructura, que según informe de la Cámara Colombiana de Infraestructura podría llegar a costarles al sector transporte \$5,6 billones al año, son la causa determinante del retraso significativo del país en términos de los rankings de competitividad en lo que respecta al sector transporte.

III. Necesidad de un sistema de supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas.

De acuerdo con la Superintendencia de Puertos y Transporte, les corresponde a las entidades concedentes realizar directamente y a través de las interventorías de obra, el control detallado de los recaudos por peaje como parte del seguimiento contractual. Esto hace necesario mejorar el diseño, planeación e interventoría de las vías (sobre todo de aquellas en concesión), lo cual se puede por medio de la creación de un Sistema único que permita a los ciudadanos y entes encargados, acceder a dicha información de manera inmediata, permanente y transparente.

Justificación del Proyecto de Ley

Como resultado del diagnóstico de la sección anterior, el presente proyecto de ley propone el diseño de una política integral de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

Complementariamente, la iniciativa adiciona a la Ley 105 de 1993 la obligatoriedad de que la infraestructura vial cuente con Servicios Complementarios financiados por los peajes. Ello, porque las zonas de descanso son importantes para la disminución de accidentes, al ayudar a disminuir la fatiga que, tal y como lo ha establecido la Policía, es uno de los mayores factores de accidentalidad en Colombia.

Valga mencionar que la Policía Nacional ha entendido la fatiga como el estado psico-físico que produce disminución de la capacidad de ejercer actividades por el cansancio, y se manifiesta a través de una serie de síntomas, que se ven reflejados en:

- A. Disminución del nivel de vigilancia y atención,
- B. Disminución de la precisión y velocidad de las respuestas,

- C. Aparición de una percepción lenta y débil,
- D. Incremento del tiempo de reacción para frenar,
- E. Disminución de la motivación,
- F. Aceptación de mayores riesgos y
- G. Reducción de la amplitud de la atención y de la capacidad para realizar dos tareas al mismo tiempo

Finalmente, se propone la creación de un Sistema de Información Virtual de Peajes (SIVIPEC), que provea información y transparencia sobre el costo y seguimiento de las obras, el monto de recaudo de peajes, los informes de interventoría de calidad, así como el seguimiento de la ejecución de obras. Esto permitirá a los usuarios de carreteras verificar la adecuada destinación de los recursos de su procedencia. Así mismo, el Sistema permitirá hacer seguimiento a las tarifas para asegurar que sean efectivamente diferenciales. Este sistema sería un avance importante en el seguimiento, después de la entrada en vigencia de la resolución 546 de 2018 que establece la adopción de servicios de peajes electrónicos para todas la concesionarias del país, pero que a la fecha aun no se ha adoptado en su totalidad.

En virtud de todo lo expuesto anteriormente, se propone el presente Proyecto de Ley.



MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

Proyecto ____ de Ley de 2021 SENADO

Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones.

El Congreso de la República de Colombia

Decreta

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, **modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002**, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 21º.- 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, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, 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, **así como el cumplimiento de estándares**

mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.

- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas; vehículos especialmente adoptados para personas en situación de discapacidad; máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios y Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, cuerpos de bomberos oficiales y voluntarios de Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial
- 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~~ el **Ministerio de Transporte con base en los estudios técnicos desarrollados por las entidades competentes en función de carácter no concesionado o concesionado de la infraestructura que remuneran.**
- d) **El recaudo de las tasas o tarifas estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio. La Superintendencia de Transporte será la autoridad única de vigilancia y control del recaudo y su adecuada destinación.**
- e) 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. **Además de contemplar un enfoque social con base en las características socioeconómicas del municipio en donde sea ubicado.**
- f) **Las tasas de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero, y por ende sus respectivos estudios técnicos de soporte, deberán cumplir a cabalidad los lineamientos de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.**
- g) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

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 3: Se entiende también las vías "Concesionadas".

Parágrafo 4. En un plazo no mayor a seis meses después de la entrada en vigencia de la presente ley, todas las estaciones de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, deberán desarrollar los procesos de control y recaudo prioritario por mecanismos electrónicos, conforme a los lineamientos de interoperabilidad establecidos por el Ministerio de Transporte en la resolución 546 de 2018. En ninguna circunstancia el costo en la implementación de los mecanismos electrónicos podrá significar el incremento del precio del peaje.

Parágrafo 5: Facúltase a las entidades territoriales para declarar las exenciones contempladas en el literal b) de este artículo.

Artículo 3º. Política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación. El Ministerio de Transporte será el responsable de incorporar a la parte general del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura al que hacen referencia los artículos 41 y 42 de Ley 105 de 1993, un capítulo denominado “política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación”

Artículo 4º. Fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación. La política

integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación tendrá por objeto promover que este mecanismo de financiación para el despliegue de infraestructura de transporte nacional sea administrado eficazmente, para hacer compatible la remuneración de los usuarios por el uso de la infraestructura prevista (tanto no concesionada como concesionada) con el cumplimiento adecuado de estándares de calidad y bienestar.

Los principios orientadores de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación son:

1. *Suficiencia Financiera.* Las tarifas de peajes de carreteras constituyen un mecanismo estratégico para la financiación del despliegue, operación y mantenimiento de dicha infraestructura. Sin embargo, la estructuración tarifaria de los peajes debe ceñirse estrictamente al principio de suficiencia financiera para lo cual el Ministerio de Transporte implementará un marco regulatorio de tarifas de peajes que evite cualquier posibilidad de sobre-remuneración de la infraestructura más allá de la asociada con el principio de costos más utilidad razonable.
2. *Idoneidad técnica y socioeconómica.* Las metodologías para la definición de distancias mínimas entre peajes, así como la infraestructura a ser desplegada en cada estación de peaje deberán garantizar el cumplimiento de estrictos estándares técnicos y socioeconómicos que minimicen los impactos socioeconómicos derivados de su instalación.
3. *Infraestructura de Calidad y Bienestar.* Las tarifas de peajes deben remunerar eficientemente el adecuado cumplimiento de estándares de calidad y bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.
4. *Gobierno electrónico.* Con el fin de promover la reducción del uso de efectivo en la economía y disminuir los costos de transacción del control y recaudo de las tarifas de peajes, se priorizarán los sistemas electrónicos de pagos de peajes.
5. *Interoperabilidad.* El Ministerio de Transporte definirá los estándares de interoperabilidad entre los sistemas de peajes desplegados a lo largo de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación

Parágrafo 1: La primera versión de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte nacional a la cual hace referencia el artículo 2 de la presente ley será incorporada al Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

Parágrafo 2: La regulación y supervisión del pago de peajes a través de medios electrónicos estará regida bajo los principios enmarcados en la política de Sistemas de Pagos y estará a cargo de las autoridades competentes que establezca el Gobierno Nacional.

Artículo 5 °. Índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras. Con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de los fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, la actualización anual de las tarifas de peajes de carreteras a cargo de la Nación (tanto no concesionadas como concesionadas) a partir de la expedición de la presente ley se registrá por los siguientes criterios:

1. Actualización anual. La actualización de las tarifas de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación solo podrá hacerse una vez al año el 30 de marzo de la respectiva vigencia.
2. Formula de actualización:

$$TP_t^i = TP_{t-1}^i (1 + IATP_t^i)$$

Donde

TP_t^i = Tarifa del peaje del tramo i en el año t

TP_{t-1}^i = Tarifa del peaje del tramo i en el año anterior (t-1)

$IATP_t$ = índice de actualización tarifaria de peajes de carretera para el periodo t en el tramo i

$$IATP_t = \begin{cases} \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i - \Delta X_{t-1}^i & \text{si } \Delta X_{t-1}^i \geq 0 \\ \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i & \text{si } \Delta X_{t-1}^i \leq 0 \end{cases}$$

ΔIPC_{t-1} = variación anualizada del índice de precios al consumidor a 31 de diciembre del año t-1

ΔQ_{t-1}^i = mejoramiento/disminución de calidad o ampliación/disminución de infraestructura de carretera con el debido cumplimiento de estándares técnicos en el tramo i, la cual es sometida a verificación y validación del Ministerio de

Transporte por las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.

ΔX_{t-1}^i = discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año t-1 la cual se calcula así

$$\Delta X_{t-1}^i = \frac{\text{Trafico real}_{t-1}^i}{\text{Trafico estimado}_{t-1}^i} - 1$$

Parágrafo 1: El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente Ley los procedimientos asociados con la implementación de esta fórmula de actualización tarifaria de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.

Parágrafo 2. Dentro de los seis meses siguientes a la expedición de la presente ley, el Ministerio de Transporte creará una Mesa de Infraestructura de Transporte-modo carretero (MITC) con el fin de definir, en coordinación con todos los actores involucrados el mapa de estándares de calidad que deberá ser verificado para el cálculo del parámetro evolución de calidad ΔQ_{t-1}^i . Dicha mesa deberá incluir dentro de sus miembros a un representante del Departamento Nacional de Planeación y otro representante del Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE).

Así mismo, se definirán aquellas inversiones o adecuaciones incrementales que podrán ser remuneradas a partir del efecto del factor ΔQ_{t-1}^i sobre el índice de actualización de tarifas de peajes.

Parágrafo 3. Para los casos en que parámetro ΔX_{t-1}^i para el tramo i en el periodo (t-1) sea estrictamente negativo, lo cual indica que el tráfico estimado en la estructuración de la concesión sobrepasa el tráfico real, el Ministerio de Transporte deberá elaborar un estudio diagnóstico para identificar las causas de subestimación de la demanda, el cual se presentará ante el Invia y la ANI y será de público conocimiento.

Artículo 6º. Actualización de las especificaciones de la red de transporte nacional– Zonas de servicios complementarios. En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993, sobre especificaciones de la red nacional de carreteras, así como de la naturaleza continua de su actualización, según lo estipulado en el parágrafo tercero del mismo artículo; la infraestructura de

transporte-modo carretero a cargo de la Nación deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera.

Se entenderá por zonas de servicios complementarios las áreas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para cubrir las necesidades de la circulación y deben incluir como mínimo: estaciones de combustibles, zonas de descanso, servicio de información virtual vial, servicios sanitarios y de alimentación. Las zonas de servicios complementarios serán elementos funcionales de la infraestructura de transporte- carretero a cargo de la Nación y su explotación y gestión se hará mediante concesión.

Parágrafo: El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente Ley los estándares que deben cumplir tanto la infraestructura existente (tanto no concesionada como concesionada) como por desarrollar en términos de:

- a) Estudios de necesidad y conveniencia
- b) Visibilidad e iluminación
- c) Distancias mínimas y máximas entre Zonas de servicios complementarios
- d) Distancias a los accesos más próximos
- e) Superficie mínima y máxima de las Zonas de servicios complementarios
- f) Facilidades básicas ofrecidas a los usuarios de carreteras.

Artículo 7°. Sistema de información virtual de peajes de carreteras (SIVIPEC). Créese el Sistema de Información Virtual de Peajes de carreteras (SIVIPEC) como plataforma virtual a cargo de Ministerio de Transporte, donde se establecerá lo siguiente:

- a) Información de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, así como sus guías tarifarias
- b) Hoja de vida de cada uno de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación en materia de estadísticas de recaudos y tráfico diario.
- c) Información georreferenciada de las Zonas de servicios complementarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación

- d) Espacio de interacción para la comunidad y de atención de peticiones, quejas y reclamos por parte de los usuarios de carreteras a cargo de la Nación.
- e) Estado de la infraestructura de transporte modo carretero entre rutas y peajes a cargo de la Nación.

Parágrafo. La información contenido en el Sistema de Información Virtual de Peajes de carreteras (SIVIPEC) deberá ser de carácter público y deberá actualizarse en un periodo no mayor a dos meses.

Artículo 8. Régimen de transición. Excepto por lo estipulado en el artículo 5 de la presente ley, en materia de Índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras, las concesiones de infraestructura de transporte- modo carretero a cargo de la nación, vigente a la promulgación de la presente ley, continuaran rigiéndose bajo la normatividad legal que lo sustenta y con efectos solo para estas concesiones. De ahí en adelante, las concesiones de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación se les aplicará integralmente los demás planteamientos, de los que habla la presente ley.

Artículo 9º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.



MARÍA DEL ROSARIO GUERRA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático