

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

21

Proyecto de ley No. 437 de 2025 "por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones"

Bogotá D.C., 29 de marzo de 2025

Doctor

DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ

Secretario General

Senado de la República

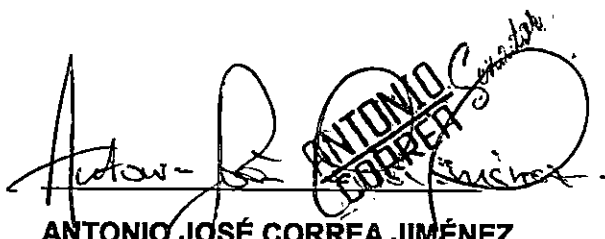
Asunto: Radicación de Proyecto de Ley "por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones" -

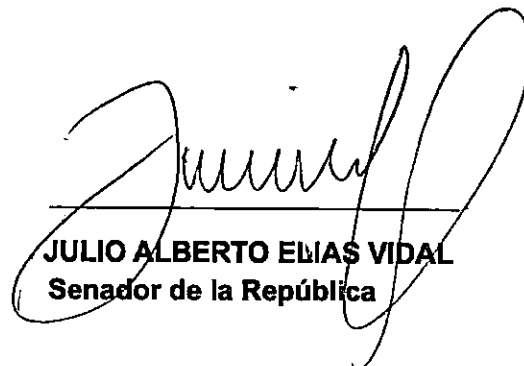
Doctor González:

De manera atenta y en consideración de los artículos 139 y 140 de la Ley 5 de 1992 presento al Senado de la República el Proyecto de Ley "por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones" iniciativa legislativa que cumple con las disposiciones correspondientes al orden de redacción consagrado en el artículo 145 de la citada Ley.

Agradezco disponer el trámite legislativo previsto en el artículo 144 de la Ley 5 de 1992 respecto del siguiente proyecto.

Cordialmente,


ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Proyecto de ley No. _____ de 2025 “por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.

ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO. Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

PARÁGRAFO PRIMERO. En todas las estaciones de peaje del país, se establecerá una línea amarilla en cada carril, la cual indicará que la distancia desde la talanquera hasta dicha línea es de 200 metros. Esta demarcación otorgará a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, así como a las autoridades de tránsito competentes, la facultad de levantar las talanqueras por un periodo de hasta cinco minutos en caso de congestión en el peaje. Asimismo, la Dirección de Tránsito y Transporte, las concesiones, el Instituto Nacional de Vías (INVIAS), la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y demás entidades competentes deberán implementar la logística necesaria para asegurar la fluidez del tránsito.

PARÁGRAFO SEGUNDO. El uso arbitrario e injustificado de este procedimiento por parte de la autoridad de tránsito correspondiente será considerado una falta disciplinaria.

PARÁGRAFO TERCERO. Con el fin de garantizar el adecuado desarrollo y ejecución del procedimiento mencionado en el parágrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos, de conformidad con la normativa vigente.

ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adiciónese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

ANTONIO CORREA
Senador

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

"Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."

ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.

PARÁGRAFO 1. La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos.

PARÁGRAFO 2. Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.

ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.

Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.

ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.

El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a

1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y
2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

ANTONIO CORREA
SENADOR



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.

ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.

ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial.

PARÁGRAFO 1. La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.

PARÁGRAFO 2. Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.

ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.

ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años a partir de su otorgamiento. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial.

ANTONIO CORREA Senador

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.

ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.

ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.
2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.
3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.
4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.
5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.
6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos de la infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.
7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda.

PARÁGRAFO. Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica al vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.
2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.
3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.
4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.
5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.
6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.

PARÁGRAFO 1. Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario.

PARÁGRAFO 2. Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.

PARÁGRAFO 3. Con el fin de garantizar respeto por los derechos de los usuarios, procedimiento administrativo sancionatorio, mencionado en el párrafo anterior, la Superintendencia de Transporte, o la entidad que haga sus veces, deberá regular y establecer, dentro de un plazo de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley: (i) las multas aplicables en caso de falta de cooperación por parte de la concesionaria correspondiente, (ii) la cuantía de dichas multas, y (iii) los mecanismos de recaudación y destinos específicos de los recursos, de conformidad con la normativa vigente.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.

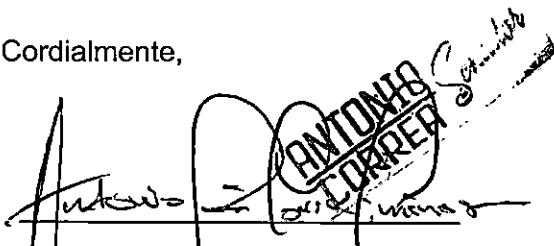
ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.

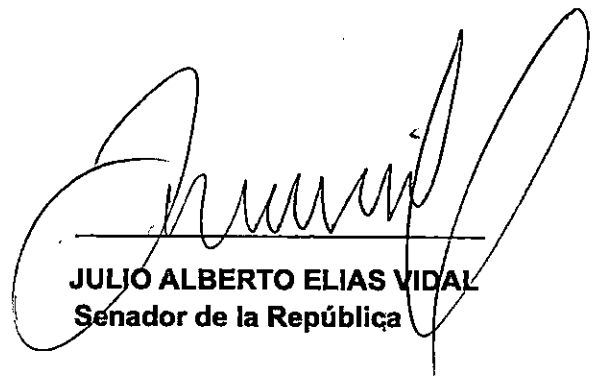
ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.

ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.

ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.

Cordialmente,


ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

AQVÍVVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

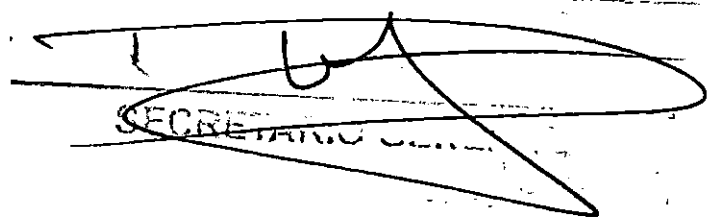
ESTADO DE GUAYMALA

Secretaría de Gobernación (Ley de 1962)

El día 30 del mes 04 del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 437. Acto Legislativo Nº. con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H. S. Antonio Jose Eric Jimenez
Julio Alberto Elias Vides


SECRETARIO



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Proyecto de ley No. _____ de 2025 “por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías i y ii y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO

El presente Proyecto de Ley pretende en primera instancia mejorar el flujo en el paso de las estaciones de peaje, brindando herramientas a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la aplicación del tráfico en reversible o el levantamiento de las barreras de las estaciones en caso de existir alteraciones que generen represamientos. Lo anterior, garantizando la cooperación de los operadores de las estaciones para la correcta articulación

En segunda instancia, se imparten las directrices específicas para la aplicación de las tarifas especiales diferenciadas, para evitar arbitrariedades y la politización en la asignación de esta. De modo que, se describe de manera detallada los requisitos y modos de asignación del beneficio para los ciudadanos colindantes a una estación de peaje.

Por otro lado, alineado con la estrategia de automatización implementada a través de los telepeajes, se pretende que los vehículos nuevos que se comercialicen cuenten de manera obligatoria con los dispositivos necesarios para el uso del telepeaje, cualquiera que fuese la empresa habilitada que decidan los concesionarios. Así mismo, con el sistema de peajes electrónicos, se sancionará automáticamente a los infractores que no cuenten con el SOAT vigente y, se les impedirá transitar por carretera

Todo esto, con el objetivo de fortalecer la movilidad en carretera y avanzar en la implementación de tecnologías que permitan mejor operación y además de la supervisión del cumplimiento de los requisitos para el tránsito existentes en la ley.

2. JUSTIFICACIÓN

De acuerdo con el artículo 338 de la Constitución Política y la Ley 105 de 1993 sobre contribuciones fiscales, los peajes viales son un instrumento de financiación de infraestructura aplicable tanto en departamentos y municipios -mediante ordenanzas y acuerdos- como en la nación, con base en la Ley 787 de 2002.

Dicha norma establece 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.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Para estos efectos, señala el articulado, 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. Así mismo, señala la norma en mención, que se deben fijar tasas de peaje diferenciales en proporción a las distancias recorridas las características de los vehículos y sus respectivos costos de operación.

El costo de un peaje en Colombia depende de la categoría del vehículo, las categorías que encontramos manejadas por INVIAS son las siguientes:

- Categoría I: automóviles, camperos y camionetas.
- Categoría II: buses, busetas con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
- Categoría III: camiones de tres y cuatro ejes.
- Categoría IV: camiones de cinco ejes.
- Categoría V: camiones de seis ejes.

Aunque los peajes como gravámenes son costosos para los usuarios y encarecen el transporte de carga, bien gestionados se pueden justificar porque:

1. En los medios urbanos favorecen el uso del transporte colectivo al encarecer el uso del automóvil, razón por la cual Bogotá propuso en 2017 un sistema de casetas de cobro para reducir la congestión urbana con el fin de recaudar recursos para construir vías y ampliar avenidas.
2. En las carreteras de conexión que enlazan puertos y centros de producción y consumo son una herramienta de financiamiento de infraestructura cuyos beneficios se propone obtener Colombia al modernizar el sistema carretero. Con las vías de cuarta generación (4g) se reducirán impactos medioambientales (emisiones de CO2 y ruido) y costos del transporte de carga en un 30 %, al acortar distancias de recorrido y lograr mayor velocidad de circulación y mejoras en la seguridad vial.
3. También se reconoce la movilidad sumada a la conectividad del territorio como factor de crecimiento económico.

Sin embargo, varios retos por superar tienen las obras financiadas por peajes. Para mitigar los impactos de megaproyectos viales, en cumplimiento de lo recomendado por el Programa de Paz del Magdalena Medio en 2014, al solicitar la reubicación del peaje entre Honda y La Dorada, se señaló

que el Estado debe velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos. Además, se deben ofrecer mecanismos legales de inspección, control y vigilancia y prever y mitigar los impactos en el caso de las comunidades rurales interferidas por aquellas obras, cuando sus vías alternas sean precarias para satisfacer la alteración en su vida cultural y económica.

Para nadie es un secreto que la creación de nuevos peajes en el país es una fuente constante de controversia. Tanto las autoridades de transporte como los gremios del

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

sector y los ciudadanos han manifestado reparos frente a nuevos peajes de manera constante. Por un lado, muchos coinciden en que se cobran altas tarifas en estas instalaciones, mientras que por otra parte muchos afirman que son una fuente de financiamiento para mantener las vías.

En el país hay 179 peajes lo que, si se compara con el total de la red vial, implica que habría un peaje por cada 100 kilómetros. Estos se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), seguido del Instituto Nacional de Vías (INVIAS) y el resto manejadas por concesiones privadas.

De acuerdo con las cifras oficiales, desde 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones, mientras que el INVIAS, desde 1994, ha recaudado \$8 billones. Por otro lado, en cuanto a las vías concesionadas, la ANI recaudó más de \$2,1 billones en 2020, mientras que en 2019 esta cifra fue de \$2,6 billones. Usuarios conductores y los transportadores de carga sin embargo coinciden en sus reclamos sobre las altas tarifas y el gran número de instalaciones de peajes cerca una de otras

Vale la pena señalar también que otro de los factores que producen traumatismos en las vías del país son los llamados trancones que muchas veces se presentan en el pago de los peajes. Hace varios años y buscando evitar este tipo de problemas el Ministerio de Transporte expidió la resolución 071 del 8 de enero de 2009 que autorizaba a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional para que en cumplimiento de una directriz ministerial, levantara la barrera en las estaciones de peaje administradas por las concesiones y/o INVIAS, y permitiera el paso de vehículos cuando el número de estos generara represamiento, según lo estipulado en las obligaciones contractuales y reiterado en el oficio MT- 4562-1 65536 del 19 de diciembre de 2006

Buscando que los ciudadanos tengan ventajas, tanto en seguridad en momentos de lluvia; como en reducción de tiempos de espera en los puntos de pago, al igual que ahorros, por menores costos en gasolina por freno y arranque, entre otros, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, presentó la foto de lo que hay actualmente en Colombia en materia de peajes electrónicos.

Hasta el momento, 88 peajes electrónicos han sido habilitados y 20 más están en proceso. La cifra corresponde al 63 % del total (contando los 88 habilitados y los 20 en curso), luego de que se acabara el plazo para completar el trámite, lo que ocurrió el 30 de octubre de 2022. Hasta ahora, hay cuatro empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad de los peajes electrónicos, mediante el modelo de pago conocido como TAG. En la lista se encuentran Gopass, Facilpass, Copilo y Flypass.

El peaje electrónico implica que el viajero podrá poner en un lugar visible de su vehículo un sello, a través del cual, no tendrá que parar en las casetas de pago, pues una cámara leerá su información registrada, por lo que el cobro será cargado a su cuenta bancaria para ser amortizada en la modalidad de prepago o pospago. Señaló recientemente el

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

ANTONIO
CORREA
JIMENEZ



SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

Ministro de Transporte que la meta es que muy pronto se tenga el 100 % de los peajes habilitados, para que los colombianos que viajan a través de los 18.000 kilómetros de carretera que forma parte de la red vial nacional puedan hacer uso del peaje electrónico. De hecho, muchos ciudadanos han argumentado que no se han acogido al sistema de ubicación de un TAG en su vehículo para usar el servicio electrónico para el pago de peajes, justamente porque eran muy pocos los sitios por los que podían utilizarlo.

El presente proyecto de ley apunta a resolver los problemas aquí esbozados que afectan la movilidad vehicular en el país y que golpean a los ciudadanos que viven cerca de estaciones de peaje. Además, busca velar por una gestión de carácter participativo, que haga de los proyectos un instrumento de paz y no de conflictos

Un proyecto que le apunta a temas diferentes a los del proyecto de Ley 602 de 2021 que busca reorganizar la política de asignación y administración de peajes con base en "una estrategia general"

Ese proyecto, presentado por el ex - representante Mauricio Toro, busca establecer criterios para la definición de los valores monetarios, y define puntos adicionales, entre los que se encuentran, una distancia mínima entre casetas de peaje de 150 kilómetros; que los incrementos en las tarifas no sean superiores al IPC del año anterior, que los municipios y distritos no puedan establecer peajes internos, entre otros

3. IMPACTO FISCAL.

El presente Proyecto de Ley cumple con lo estipulado en la Constitución Política de Colombia, en especial con lo establecido en el artículo 154, que no incluye esta clase de proyectos en la cláusula de competencias exclusiva del Gobierno Nacional. La mencionada norma también es recogida en el artículo 142 de la Ley 5ª de 1992. El Proyecto de Ley no conlleva un impacto fiscal; debido a que, en el articulado no se ordena gasto público, cumpliendo con lo estipulado en la Ley 819 de 2003.

4. CONFLICTO DE INTERESES

Teniendo en cuenta el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, "Por la cual se modifica parcialmente la Ley 5 de 1992", y de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, el cual establece que:

"Artículo 286. Régimen de conflicto de interés de los congresistas. Todos los congresistas deberán declarar los conflictos De intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones. Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.

- a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de

AQÚÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Edificio Nuevo del Congreso
Bogotá, D.C.

SENADOR ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ

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.

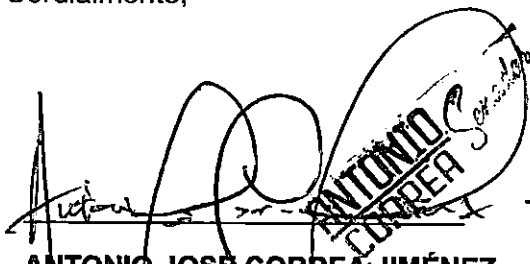
(...)"

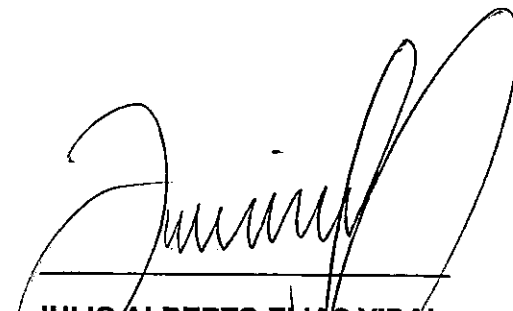
Igualmente, El Consejo de Estado en su sentencia 02830 del 16 de julio de 2019, determinó:

No cualquier interés configura la causal de desinvestidura en comento, pues se sabe que sólo lo será aquél del que se pueda predicar que es directo, esto es, que per se el alegado beneficio, provecho o utilidad encuentre su fuente en el asunto que fue conocido por el legislador; particular, que el mismo sea específico o personal, bien para el congresista o quienes se encuentren relacionados con él; y actual o inmediato, que concorra para el momento en que ocurrió la participación o votación del congresista, lo que excluye sucesos contingentes, futuros o imprevisibles..."

Bajo este marco, se considera que la discusión y aprobación del presente Proyecto de Ley, a pesar de su carácter general y extenso en la materia que trata, podría crear conflictos de interés en tanto al congresista o pariente dentro de los grados de ley sea beneficiario con los términos dispuestos en la presente ley. En este sentido, es importante subrayar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la iniciativa, conforme a lo dispuesto en el artículo 291 de la Ley 5 de 1992 modificado por la Ley 2003 de 2019, no exime al Congresista de identificar causales adicionales en las que pueda estar inmerso.

Cordialmente,


ANTONIO JOSÉ CORREA JIMÉNEZ
Senador de la República


JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

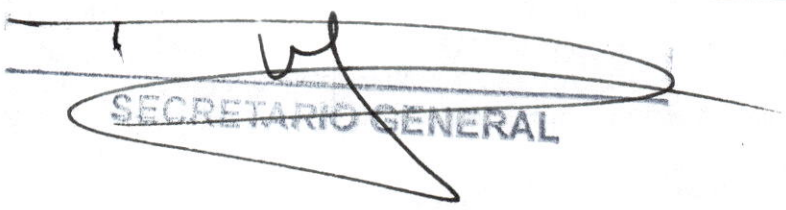
SENADO DE LA REPÚBLICA

Secretaría General (Art. 139 y ss Ley 5ª de 1.992)

El día 30 del mes 04 del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley
Nº. 431 Acto Legislativo Nº. _____, con todos y

cada uno de los requisitos constitucionales y legales
por: H.S. Antonio Jose Cereza Jimenez y
Julio Alberto Elias Vidal


SECRETARIO GENERAL