

REPÚBLICA DE COLOMBIA



GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5^a de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

I S S N 0 1 2 3 - 9 0 6 6

AÑO XXXIV - N^o 2184

Bogotá, D. C., martes, 18 de noviembre de 2025

EDICIÓN DE 16 PÁGINAS

DIRECTORES: DIEGO ALEJANDRO GONZÁLEZ GONZÁLEZ JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.secretariosenado.gov.co www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 198 DE 2025 SENADO

por medio del cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el Festival de Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora celebrando en el municipio de Cuaspud Carlosama y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C 10 de noviembre 5 de 2025

H.Senador: **ALEX XAVIER FLÓREZ HERNÁNDEZ**
Presidente Comisión Sexta Constitucional Senado

Doctor: **JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**
Secretario Comisión Sexta Constitucional Permanente
Senado de la República

REFERENCIA: Informe de ponencia para primer debate al Proyecto de Ley No. 198 de 2025 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL DE MÚSICA LATINOAMERICANA Y POPULAR JOSELITO MORA CELEBRANDO EN EL MUNICIPIO DE CUASPUD CARLOSAMA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.

Respetados señores,
En cumplimiento de la designación como Senadora Ponente de la iniciativa de ley, me permito rendir informe de ponencia positiva para primer debate ante la Comisión Sexta Constitucional Permanente de Senado de la República, conforme a lo establecido en el artículo 153 de la Ley 5^a de 1992, en los siguientes términos:

1. Trámite del proyecto de ley
2. Objeto y justificación.
3. Competencia del Congreso.
4. Conflicto de interés.
5. Pliego de modificaciones.
6. Impacto fiscal
7. Proposición
8. Texto propuesto para primer debate.

Cordialmente,

SANDRA RAMÍREZ LOBO SILVA
Senadora de la Republica

1. Trámite del proyecto de ley

La presente iniciativa de ley fue radicada ante la Secretaría General del Senado de la República por el H.S. RICHARD HUMBERTO FUELANTALA DELGADO, el 21 de agosto de 2025 y publicada en la gaceta 1538 de 2025.

La mesa directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de República me designó como ponente para el primer debate, por tal, presento ponencia positiva, a la iniciativa respectiva para dar trámite correspondiente ante la Comisión anteriormente citada.

2. Objeto

La presente ley tiene como objetivo Declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.

Justificación

El Festival de Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora es una manifestación con 28 años de trayectoria, nacida como homenaje a la memoria de Joselito Mora y consolidada como escenario de encuentro, formación artística y construcción de paz en Cuaspud Carlosama (Nariño). A lo largo de su historia ha convocado alrededor de 100 agrupaciones nacionales e internacionales y desde 2024 fue reconocido como Patrimonio Cultural del municipio, con un formato que dialoga entre la música andina latinoamericana y la música popular, y dinamiza economías locales asociadas al turismo, la gastronomía y el comercio cultural.

La declaratoria como Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación (PCI) se ajusta a la arquitectura normativa vigente. Colombia aprobó la Convención de la UNESCO para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial (2003) mediante la Ley 1037 de 2006, que compromete al Estado a identificar, documentar y salvaguardar sus manifestaciones vivas. La Ley 397 de 1997 (Ley General de Cultura) desarrolla los artículos 70 a 72 de la Constitución y define instrumentos de fomento y protección del patrimonio cultural; su régimen de PCI fue precisado por la Ley 1185 de 2008 y el Decreto 2941 de 2009, que creó la Lista Representativa

<p>de PCI y exige Planes Especiales de Salvaguardia (PES) concertados con las comunidades portadoras. Declarar el Festival como PCI nacional habilita precisamente la formulación e implementación de su PES y la concurrencia de recursos técnicos y financieros.</p> <p>La iniciativa también se alinea con la política sectorial vigente. El Plan Nacional de Cultura 2024–2038, adoptado por la Resolución 118 de 2024 del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, plantea como eje las garantías para el ejercicio de los derechos culturales y la salvaguardia del patrimonio vivo como camino para la vida y la paz. A nivel programático, el Plan Nacional de Desarrollo 2022–2026 (Ley 2294 de 2023) incorpora la cultura como parte de la “Colombia Potencia Mundial de la Vida”, con líneas de acción para cultura de paz, fomento y circulación artística, a las que el Festival aporta mediante procesos de memoria, intergeneracionalidad y formación musical comunitaria. En el plano territorial, el Plan de Desarrollo Departamental de Nariño 2024–2027 (“Región País para el Mundo”) prioriza Cultura, Saberes para la Vida y la Paz, el fortalecimiento de espacios culturales y la circulación de expresiones artísticas, convergencias directas con los objetivos del Festival.</p> <p>Desde la perspectiva económica y de desarrollo, Según la Cuenta Satélite de Economía Cultural y Creativa (DANE), el valor agregado de este sector en Colombia alcanzó \$44,3 billones (preliminar) en 2024, frente a \$42,4 billones en 2023, lo que confirma su crecimiento y relevancia en la diversificación productiva del país.</p> <p>El potencial turístico de Nariño ha sido reconocido por la Gobernación, que proyecta picos de demanda y agendas sectoriales específicas; estos flujos impactan positivamente a prestadores locales (alojamiento, gastronomía, transporte y artesanías) y se articulan con circuitos que incluyen santuarios, volcanes, lagunas y rutas binacionales. Fortalecer el Festival como PCI nacional facilita integrar su programación a las estrategias de promoción y competitividad turística del departamento.</p> <p>3. Competencia del Congreso.</p> <p>i) Constitucional</p>	<p>“ARTÍCULO 114. Corresponde al Congreso de la República reformar la Constitución, hacer las leyes y ejercer control político sobre el gobierno y la administración.</p> <p>El Congreso de la República, estará integrado por el Senado y la Cámara de Representantes (...)</p> <p>ARTÍCULO 150. Corresponde al Congreso hacer las leyes. Por medio de ellas ejerce las siguientes funciones:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interpretar, reformar y derogar las leyes (...)" ii) Legal: <p>Ley 3 De 1992. Por La Cual Se Expiden Normas Sobre Las Comisiones Del Congreso De Colombia Y Se Dictan Otras Disposiciones.</p> <p>“ARTÍCULO 2º Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.</p> <p>Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber”</p> <p>Ley 5 de 1992. Por la cual se expide el reglamento del congreso; el senado y la cámara de representantes</p> <p>“ARTÍCULO 60. CLASES DE FUNCIONES DEL CONGRESO. El Congreso de la República cumple:</p>									
<p>1. Función CONSTITUYENTE, para reformar la Constitución Política mediante actos legislativos.</p> <p>2. Función LEGISLATIVA, para elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación</p> <p>(...)</p> <p>En el caso particular, se considera que el presente proyecto debe tramitarse a través de la Comisión Sexta Constitucional, ya que, busca declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”.</p> <p>4. Conflicto de interés.</p> <p>El artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, establece que se deben consignar las consideraciones que describan circunstancias o eventos que podrían generar conflicto de interés a los Congresistas de la República en la discusión y votación de las iniciativas legislativas, de conformidad con el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, que reza:</p> <p>“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</p> <p>Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión</p>	<p>Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parentes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil (...)"</p> <p>Con base en lo anterior, me permito manifestar que no existe ninguna situación que conlleve a la suscrita a tener intereses particulares que riñan con el contenido del proyecto de ley que se somete a aprobación del Congreso de la República.</p> <p>Tampoco se evidencian motivos que puedan generar un conflicto de interés en la congresista para que puedan discutir y votar esta iniciativa de ley. Por ello, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generar un conflicto de interés o un impedimento.</p> <p>5. Pliego de modificaciones.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>TEXTO ORIGINAL</th> <th>TEXTO PROPUESTO</th> <th>JUSTIFICACIÓN</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL DE MÚSICA LATINOAMERICANA Y POPULAR JOSELITO MORA CELEBRADO EN EL MUNICIPIO DE CUASPUD CARLOSAMA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</td> <td>Sin modificaciones</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Artículo 1. Declárese Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.</td> <td>Artículo 1. Objeto La presente ley tiene como objeto, declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.</td> <td>Se ajusta redacción</td> </tr> </tbody> </table>	TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN	“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL DE MÚSICA LATINOAMERICANA Y POPULAR JOSELITO MORA CELEBRADO EN EL MUNICIPIO DE CUASPUD CARLOSAMA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Sin modificaciones		Artículo 1. Declárese Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.	Artículo 1. Objeto La presente ley tiene como objeto, declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.	Se ajusta redacción
TEXTO ORIGINAL	TEXTO PROPUESTO	JUSTIFICACIÓN								
“POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL DE MÚSICA LATINOAMERICANA Y POPULAR JOSELITO MORA CELEBRADO EN EL MUNICIPIO DE CUASPUD CARLOSAMA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”	Sin modificaciones									
Artículo 1. Declárese Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.	Artículo 1. Objeto La presente ley tiene como objeto, declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño.	Se ajusta redacción								

<p>Artículo 2. Autorícese al Gobierno nacional para que de conformidad con lo establecido en los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y 397 de 1997, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, se incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o se impulse la cofinanciación a fin de dar cumplimiento a las disposiciones previstas en esta ley.</p>	<p>Sin modificaciones</p>	
<p>Artículo 3. Reconózcase <i>El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora</i>, en el municipio de Cuaspud Carlosama como una tradición autóctona de Colombia.</p>	<p>Artículo 3º. Reconózcase <i>El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora</i>, en el municipio de Cuaspud Carlosama como manifestación cultural tradicional y una autóctona del patrimonio inmaterial Colombiano.</p>	<p>de salvaguardia se desarrollarán en articulación con las comunidades, autoridades locales competentes y demás entidades pertinentes</p>
<p>Artículo 4. Para potenciar el proyecto de ley y su enfoque, se promoverán procesos participativos con organizaciones del sector musical del municipio y el departamento, sobre sus distintas prácticas culturales. En ese sentido, se requiere una identificación sobre las comunidades involucradas más allá del festival, el alcance geográfico, los conocimientos y técnicas aplicados y los procesos particulares de apropiación comunitaria, memoria colectiva y transmisión intergeneracional</p>	<p>Artículo 4º. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes promoverá procesos de participación con las organizaciones del sector musical del municipio y del departamento, para identificar las comunidades portadoras de saberes, las prácticas culturales relacionadas, los procesos de apropiación comunitaria, transmisión intergeneracional y memoria colectiva, de conformidad con la Ley 1037 de 2006. Las acciones</p>	<p>Se ajusta redacción</p> <p>6. Impacto fiscal</p> <p>Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:</p> <p>"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819/03 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto última en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes.</p>
<p>Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. Así, si el Ejecutivo considera que las cámaras han efectuado un análisis de impacto fiscal erróneo, corresponde al citado Ministerio el deber de concurrir al procedimiento legislativo, en aras de ilustrar al Congreso sobre las consecuencias económicas del proyecto. El artículo 7º de la Ley 819/03 no puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.</p>	<p>(...) Así, pues, el mencionado art. 7º de la Ley 819 de 2003 se erige como una importante herramienta tanto para racionalizar el proceso legislativo como para promover la aplicación y en Cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas. Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa a una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.</p>	<p>orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso. (Sentencia C-315/08)</p>
<p>(...) Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento. El Ministerio de Hacienda es quien cuenta con los elementos necesarios para poder efectuar estimativos de los costos fiscales, para establecer de dónde pueden surgir los recursos necesarios para asumir los costos de un proyecto y para determinar la compatibilidad de los proyectos con el Marco Fiscal de Mediano Plazo. A él tendrían que acudir los congresistas o las bancadas que quieren presentar un proyecto de ley que implique gastos. De esta manera, el Ministerio decidiría qué peticiones atiende y el</p>		

	<p>8. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</p> <p>Proyecto de Ley N° 198 de 2025 SENADO “POR MEDIO DEL CUAL SE DECLARA PATRIMONIO CULTURAL INMATERIAL DE LA NACIÓN EL FESTIVAL DE MÚSICA LATINOAMERICANA Y POPULAR JOSELITO MORA CELEBRANDO EN EL MUNICIPIO DE CUASPUD CARLOSAMA Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”.”.</p> <p>EL CONGRESO COLOMBIA, DECRETA:</p> <p>Artículo 1. Objeto La presente ley tiene como objeto, declarar Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación “El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora”, que se celebra cada año en el mes de julio en el municipio de Cuaspud Carlosama – Departamento de Nariño</p> <p>Artículo 2. Autorícese al Gobierno nacional para que de conformidad con lo establecido en los artículos 288, 334, 341 y 345 de la Constitución Política y de las competencias establecidas en la Ley 715 de 2001 y 397 de 1997, a través del Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes, se incorpore dentro del Presupuesto General de la Nación y/o se impulse la cofinanciación a fin de dar cumplimiento a las disposiciones previstas en esta ley.</p> <p>Artículo 3º. Reconózcase El Festival De Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora, en el municipio de Cuaspud Carlosama como manifestación cultural tradicional y autóctona del patrimonio inmaterial colombiano.</p> <p>Artículo 4º. El Ministerio de las Culturas, las Artes y los Saberes promoverá procesos de participación con las organizaciones del sector musical del municipio y del departamento, para identificar las comunidades portadoras de saberes, las prácticas culturales relacionadas, los procesos de apropiación comunitaria, transmisión intergeneracional y memoria colectiva, de conformidad con la Ley 1037 de 2006. Las acciones de salvaguardia se desarrollarán en articulación con las comunidades, autoridades locales competentes y demás entidades pertinentes</p>
--	---

Artículo 5. La presente ley rige a partir de la fecha de su sanción y promulgación y deroga toda disposición que le sea contraria.

INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE AL PROYECTO DE LEY NÚMERO 87 DE 2025 SENADO

por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.

<p>Bogotá D.C., noviembre de 2025</p> <p>Doctor Jorge Eliécer Laverde Secretario General Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado E. S. D.</p> <p>Referencia: Informe de ponencia positiva para primer debate al PROYECTO DE LEY 087 DE 2025 SENADO "Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales".</p> <p>Cordial saludo, en cumplimiento de la designación como ponente para segundo debate en Plenaria del Senado de la República me permito presentar informe de ponencia positiva al PROYECTO DE LEY 087 DE 2025 SENADO "Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales".</p> <p>Cordialmente,</p> <p> ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico</p>	<p>EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</p> <p>Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente proyecto de ley, y argumentar la relevancia de la aprobación del mismo, este acápite se ha dividido varias partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, así:</p> <p>OBJETO DEL PROYECTO DE LEY</p> <p>La presente ley busca establecer una serie de criterios en materia de peajes para promover la equidad vial entendida como el conjunto de políticas que benefician a los usuarios viales. Lo anterior, mediante una nueva regulación tarifaria, el establecimiento del cobro electrónico, un tope al incremento anual, la prohibición de peajes internos, exoneración del cobro para los habitantes colindantes a los peajes, entre otras disposiciones.</p> <p>INTRODUCCIÓN</p> <p>El sistema de peajes en Colombia ha sido una herramienta esencial para la financiación y mantenimiento de la infraestructura vial, permitiendo la expansión de la red de carreteras y mejorando la conectividad entre regiones. Sin embargo, en los últimos años, el número de peajes ha experimentado un aumento considerable, dando lugar a una percepción desfavorable de la ciudadanía en cuanto a la excesiva presencia de estos puntos de recaudo en las principales vías del país. Esto ha resultado en una mayor carga económica para los ciudadanos y empresas que utilizan frecuentemente estas rutas, impactando negativamente en sus presupuestos y en la competitividad del comercio y la industria.</p> <p>Además, el valor de los peajes ha aumentado de manera significativa, generando cuestionamientos sobre la transparencia en la gestión de los recursos recaudados. La falta de información pública y de rendición de cuentas por parte de las entidades encargadas ha alimentado la desconfianza entre la ciudadanía, que demanda mayor claridad en el destino de los fondos generados por estos peajes.</p> <p>Es innegable que la situación actual plantea una clara necesidad de revisar y ajustar el marco normativo relacionado con los peajes en Colombia. Es, por tanto, que este proyecto de ley tiene como objetivo principal establecer criterios que promuevan la equidad vial, buscando mitigar los efectos negativos que la proliferación y el alto costo de los peajes han tenido en la movilidad y el desarrollo económico del país.</p> <p>La implementación del cobro electrónico de peajes mediante el sistema TAG, tal como propone este proyecto, permitirá agilizar el tránsito vehicular y reducir la evasión, optimizando así el recaudo y garantizando una distribución más justa y transparente de los recursos. Así mismo, la limitación en el incremento tarifario anual de los peajes, vinculándolo al Índice de Precios al Consumidor (IPC), garantizará que los usuarios no se vean sometidos a aumentos desproporcionados y que exista una previsibilidad en los costos asociados al transporte.</p> <p>La prohibición de peajes internos en municipios y áreas metropolitanas, así como la exoneración del pago para residentes que se desplazan por motivos laborales o educativos hacia municipios colindantes, contribuirán a aliviar la carga financiera de los ciudadanos y fomentarán la movilidad intraurbana y regional.</p> <p>Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras. b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales. c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional. d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal. e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales. <p>Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.</p> <p>Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)</p> <p>En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley; b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos. c. Aquellas que en el futuro sean departamentales. d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción
<p>La transparencia y la participación ciudadana serán pilares fundamentales de esta nueva legislación. De igual forma, la obligación de presentar informes anuales sobre el estado de las obras, los recursos recaudados y ejecutados, así como el avance en la utilización de tecnologías para el recaudo eficiente, garantizarán una rendición de cuentas clara y periódica a la sociedad. Además, la realización de audiencias públicas permitirá involucrar a la ciudadanía, gremios y sindicatos en la toma de decisiones y en el análisis de los impactos derivados de las concesiones de peajes.</p> <p>En resumen, el presente proyecto de ley busca establecer un marco regulatorio sobre los peajes que genere un panorama equitativo y transparente, promoviendo un desarrollo vial sostenible en Colombia. Abordando las problemáticas relacionadas con la cantidad y el costo de los peajes, se busca garantizar una movilidad más fluida y accesible para todos los ciudadanos y ciudadanas, estimulando el progreso económico y social de la nación.</p> <p>CONTEXTO DE LOS PEAJES EN COLOMBIA Y SU REGULACIÓN.</p> <p>La infraestructura de transporte es uno de los aspectos que más influyen en la calidad de vida de las personas, de un lado, permite que los habitantes del territorio se puedan desplazar en vías adecuadas y de calidad; y de otro, posibilita que los productos nacionales e importados puedan llegar a los hogares, y que los bienes producidos en el país puedan llegar a otros destinos, de forma que también es un elemento clave del desarrollo económico.</p> <p>Desafortunadamente, a pesar de su relevancia, según las cifras del Foro Económico Mundial – WEF, Colombia se ubicó en el puesto 102 de entre 141 países en el ranking de calidad de carreteras, que hace parte del Índice Global de Competitividad del 2019¹. Esto se debe a que el país aún acumula un rezago histórico significativo por la falta de inversión en infraestructura de transporte, razón por la que, desde principios de la década de los noventa, el país empezo a ajustar el marco normativo para poder impulsar este tipo de proyectos.</p> <p>Sin perjuicio de otras disposiciones aplicables, las principales normas que determinan el desarrollo de infraestructura de transporte en Colombia son la Ley 80 de 1993 ("Estatuto General de Contratación de la Administración Pública"), la Ley 105 de 1993 ("Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones"), la Ley 1508 de 2012 ("Por la cual se establece el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas") y la Ley 1682 de 2013 ("Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte").</p> <p>La Descentralización de la Infraestructura vial y la responsabilidad de apropiación de recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de vías.</p> <p>La Ley 105 de 1993, "Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte, se redistribuyen competencias y recursos entre la Nación y las Entidades Territoriales, se reglamenta la planeación en el sector transporte y se dictan otras disposiciones", fue una de las primeras normativas que materializó el proceso de descentralización de la red vial, pues definió la composición de la infraestructura vial en los diferentes niveles administrativos y precisó las funciones y responsabilidades correspondientes a cada una.</p>	<p>Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:</p> <p>Artículo 12. Definición de integración de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación. Se entiende por infraestructura del transporte a cargo de la Nación, aquella de su propiedad que cumple la función básica de integración de las principales zonas de producción y de consumo del país, y de éste con los demás países. Esta infraestructura está constituida por:</p> <ul style="list-style-type: none"> 1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios: <ul style="list-style-type: none"> a. Las carreteras cuyos volúmenes de tránsito sean superiores a aquellas que sirven hasta un 80% del total de la red vial de carreteras. b. Las carreteras con dirección predominante sur-norte, denominadas troncales, que inician su recorrido en las fronteras internacionales y terminan en los puertos del Atlántico o en fronteras internacionales. c. Las carreteras que unen las troncales anteriores entre sí, denominadas transversales, cuyo volumen de tránsito esté justificado, según el contenido del literal a, que comuniquen con los países limítrofes o con los puertos de comercio internacional. d. Las carreteras que unen las capitales de departamento con la red conformada con los anteriores criterios, de acuerdo con su factibilidad técnica y económica, esta conexión puede ser de carácter intermodal. e. Las vías para cuya construcción se ha comprometido el Gobierno Nacional con gobiernos extranjeros mediante convenios o pactos internacionales. <p>Con el propósito de que se promueva la transferencia de las vías que están hoy a cargo de la Nación hacia los departamentos, el Ministerio de Transporte adoptará los mecanismos necesarios para que la administración, conservación y rehabilitación de esas vías, se pueda adelantar por contrato.</p> <p>Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)</p> <p>En concordancia con lo anterior, el artículo 16 de la ley en comento establece que forman parte de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos, los siguientes tipos de vías:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Las vías que eran de propiedad de los Departamentos antes de la expedición de la ley; b. Las vías que eran responsabilidad de la Nación - Fondo Vial Nacional o del Fondo Nacional de Caminos Vecinales - y que el Gobierno Nacional en cumplimiento de lo ordenado en la ley, les transfirió mediante convenio a los departamentos. c. Aquellas que en el futuro sean departamentales. d. Las vías que comunican entre sí dos cabeceras municipales, así como la porción

¹ World Economic Forum - WEF. The Global Competitiveness Report, 2019. Disponible en: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf

<p>territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.</p> <p>e. Las vías alternas que se le transferían con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.</p> <p>Por su parte, el artículo 17 de la Ley 105, dispone que hacen parte de la infraestructura vial distrital y municipal de transporte, las vías urbanas, suburbanas y aquellas que sean propiedad del distrito o municipio y, al igual que en el caso anterior, las vías alternas que se le transferían cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental.</p> <p>Así mismo, la descentralización de las competencias en materia de infraestructura vial, además de trasladar la "propiedad" de las vías a las entidades territoriales, trajo consigo la responsabilidad de apropiar, en los respectivos niveles administrativos, los recursos presupuestales que se requieren para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de estas.</p> <p>De tal manera, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993, señala:</p> <p>Artículo 19. Constitución y conservación. Corresponde a la Nación y a las entidades territoriales la construcción y la conservación de todos y cada uno de los componentes de su propiedad, en los términos establecidos en la presente Ley".</p> <p>En concordancia con lo expuesto, la Nación y las entidades territoriales están en la obligación de incorporar dentro de su plan de desarrollo e inversiones, proyectos y obras para garantizar la sostenibilidad y transitabilidad de las vías bajo su responsabilidad, según las competencias asignadas en dicha ley y de apropiar en sus respectivos presupuestos las partidas que se requieran para el efecto.</p> <p>Así mismo, dispone el artículo 20 de la Ley 105 de 1993:</p> <p>Artículo 20. Planeación e identificación de prioridades de la infraestructura de transporte. Corresponde al Ministerio de Transporte, a las entidades del orden nacional con responsabilidad en la infraestructura de transporte y a las entidades territoriales, la planeación de su respectiva infraestructura de transporte, determinando las prioridades para su conservación y construcción.</p> <p>Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.</p> <p>En el mismo sentido, el capítulo III de la Ley 105 de 1993 faculta a la Nación y a las entidades territoriales para que además de los recursos que se incluyan en el presupuesto de inversión de cada entidad, financien la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a su cargo, a través del cobro de peajes, tarifas, tasas o contribuciones de valorización. Particularmente, el artículo 21 <i>ibidem</i> indica que:</p> <p>Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p>	<p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesorios a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas(...)</p> <p>A renglón seguido, la norma establece los principios que se deberán observar para la fijación del cobro de peajes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo; b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial; c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio; d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación; e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal. <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Parágrafo 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.</p> <p>Parágrafo 4o. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>La norma arriba citada dispone las principales excepciones al cobro de la tarifa de peaje, y establece que la fijación del valor de la tasa será diferencial pues dependerá de las distancias recorridas, el tipo de vehículos que transitan y los costos de operación, asimismo, determina que se deberá tener en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p>
<p>En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo de la Nación o de las entidades territoriales, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 dispone lo siguiente:</p> <p>Artículo 30. Del contrato de concesión. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes. (...).</p> <p>Parágrafo 1o. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado. (...).</p> <p>Parágrafo 3o. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión, serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>Por lo tanto, la Nación y las entidades territoriales podrán financiar la infraestructura de transporte concesionada con recursos de su respectivo presupuesto, peajes y/o valorización. En el contrato de concesión se deberá establecer la fórmula para la recuperación de la inversión.</p> <p>Se destaca que, mediante esta modalidad contractual, los ingresos provenientes de la operación de la obra serán asignados en su totalidad al concesionario, hasta que este obtenga el retorno esperado por la inversión dentro del plazo pactado en el contrato. Una vez termine el período de la concesión, la Nación o la entidad territorial, según corresponda, podrá recuperar su inversión con la operación de la obra.</p> <p>Ahora bien, es necesario precisar qué autoridades son las encargadas de adelantar la administración en la ejecución de los proyectos de infraestructura vial, habida cuenta de las anteriores consideraciones. Así las cosas, encontramos dos grandes bloques en cuanto a la administración de las obras de infraestructura vial, principalmente marcado por los diferentes niveles administrativos, así, en primer lugar, es posible identificar las vías que corresponden a la Nación, divididas en vías concesionadas y no concesionadas; y en otro bloque a las vías que corresponden a los departamentos, municipios y distritos.</p> <p>De las vías de la Red Vial Nacional</p> <p>De las vías no concesionadas de la Red Vial Nacional</p> <p>Por un lado, el Instituto Nacional de Vías — INVIA — es un Establecimiento Público del Orden Nacional, adscrito al Ministerio de Transporte, creado por el Decreto 2171 del 30 de diciembre de 1992, cuyo objeto es "l[la] ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y</p>	<p>proyectos de la infraestructura no concesionada de la Red Vial Nacional de carreteras primaria y terciaria, férrea, fluvial y de la infraestructura marítima, de acuerdo con los lineamientos dados por el Ministerio de Transporte".</p> <p>El INVIA no suscribe contratos de concesión ni de APP para la ejecución de obras de infraestructura vial, que se requieran para la construcción, mantenimiento, mejoramiento y conservación de la red vial nacional, pues su función es la de adelantar dichas obras, por medio de la suscripción de contratos bajo la modalidad de obra pública, prevista en el Estatuto de Contratación Administrativa.</p> <p>En tal sentido, los contratos celebrados por el INVIA, se rigen por el artículo 32 de la Ley 80 de 1993 que define el contrato de obra pública como aquél que celebren las Entidades Estatales para la construcción, mantenimiento, instalación y en general para la realización de cualquier otro trabajo material sobre bienes inmuebles. Y por tratarse de infraestructura de transporte estos procesos de contratación se rigen por las Leyes 80 de 1993, 1150 de 2007, 1474 de 2011 y 1682 de 2013.</p> <p>Adicional a ello, el artículo 22 de la Ley 105 de 1993 señala lo siguiente: "Destino de los recursos del peaje. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, como mínimo será invertido el 50%, para construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia".</p> <p>Asimismo, el INVIA mediante el recaudo del valor de la tasa de peaje dota a la Nación de parte de los recursos necesarios para ejecutar los proyectos viales que permitan brindar adecuados niveles de servicio a los usuarios de la infraestructura vial nacional, con inversiones en mantenimiento, conservación y mejoramiento de la infraestructura vial a cargo del INVIA.</p> <p>De las vías concesionadas de la Red Vial Nacional</p> <p>Por otra parte, los numerales 1 y 5 del artículo 4 del Decreto 4165 de 2011, establecen que le corresponde a la Agencia Nacional de Infraestructura, identificar, evaluar la viabilidad, y proponer iniciativas de concesión u otras formas de Asociación Público Privada para el desarrollo de la infraestructura de transporte y de los servicios conexos y relacionados, así como elaborar los estudios para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo.</p> <p>Con fines ilustrativos, debe aclararse que las concesiones deben entenderse como una especie dentro del género de Asociaciones Público Privadas, como lo establece el artículo 2º de la Ley 1508 de 2012 en los siguientes términos:</p> <p>Las concesiones de que trata el numeral 4 del artículo 32 de la Ley 80 de 1993, se encuentran comprendidas dentro de los esquemas de Asociación Público Privadas(...).</p> <p>Por su parte, el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define los contratos de concesión como:</p> <p>[L]os que celebran las entidades estatales con el objeto de otorgar a una persona llamada concesionario la prestación, operación, explotación, organización o gestión, total o parcial, de un servicio público, o la construcción, explotación o conservación total o parcial, de una obra o bien destinados al servicio o uso público, así como todas</p>

aquellas actividades necesarias para la adecuada prestación o funcionamiento de la obra o servicio por cuenta y riesgo del concesionario y bajo la vigilancia y control de la entidad concedente, a cambio de una remuneración que puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual y, en general, en cualquier otra modalidad de contraprestación que las partes acuerden.

Ahora bien, el artículo 1º de la Ley 1508 de 2012 definió las Asociaciones Público Privadas como *"un instrumento de vinculación de capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia de riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio"*.

Aplicable, según el artículo 3º de la Ley 1508 de 2012, a *"todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura. También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos"*.

Con base en las anteriores consideraciones, a continuación, se relacionan algunas diferencias existentes entre el Régimen de concesiones y el Régimen de la Ley 1508 de 2012²:

Régimen de concesiones	Régimen de la Ley 1508 de 2012
No hay lugar a iniciativa privada.	Pueden ser de iniciativa pública o privada.
La retribución puede consistir en derechos, tarifas, tasas, valorización, o en la participación que se le otorgue al concesionario en la explotación del bien, o en una suma periódica, única o porcentual, entre otras posibilidades.	La remuneración está condicionada a la disponibilidad de la infraestructura, al cumplimiento de niveles de servicio, y estándares de calidad en las distintas etapas del proyecto. Lo anterior implica que deben incluirse indicadores de calidad para medir el desempeño del contratista.
El plazo es el que se haya pactado en el contrato, y debe conciliar la expectativa del concesionario de amortizar la inversión y la obligación del Estado de	Los contratos de APPs tienen un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas, a menos que se requiera un plazo mayor, caso en el cual se requiere de un concepto previo favorable del CONPES.

² Procuraduría General de la Nación, Todo lo que necesitas saber sobre las Asociaciones Público Privadas de Iniciativa Privada, Primera Edición, 2015, págs. 14 y 15. Disponible en: <https://www.procuraduria.gov.co/portal/media/file/AsociacionesPublicasPrivadas.pdf>

no imponer restricciones a la competencia más allá de lo necesario.

Se puede pactar el pago de anticipo.

No es posible pactar anticipo en este tipo de contratos.

Los aportes estatales se empiezan a hacer desde la etapa de construcción.

Los aportes estatales se hacen sólo a partir de la etapa de operación y mantenimiento.

Las adiciones no pueden ser superiores al 50% del valor inicial.

En el caso de APP's de iniciativa pública o de iniciativa privada que requieren desembolso de recursos públicos, las adiciones de recursos públicos no pueden superar el 20% del valor del contrato inicialmente pactado.

Los contratos de concesión y de APP para construcción de infraestructura vial, se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, y llevan ligado el valor de las tarifas de peaje a la ejecución de las obras, con fundamento en el modelo financiero con el cual el inversionista privado obtiene en el desarrollo del proyecto la retribución de la inversión realizada, exclusivamente sobre las obligaciones que le son exigibles en virtud del contrato celebrado y de su propio modelo financiero, de su absoluta responsabilidad y riesgo.

El Documento CONPES 3760 de 2013 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales" traza en los siguientes términos el horizonte de los nuevos proyectos:

Es importante mencionar que **el desarrollo de obras de importante magnitud como las que se derivan del programa de cuarta generación de concesiones viales, requieren (sic) de un mecanismo de generación de ingresos propios de los proyectos, que principalmente de derivan de los ingresos de peaje**, lo cual implica el pago por el uso de la infraestructura, para cubrir la construcción, mantenimiento y operación de la infraestructura. **Lo anterior implica que dentro de las estructuraciones se tienen previstas la instalación de nuevas casetas de peaje, y en algunos casos el reajuste de tarifas en peajes existentes**, lo que requiere de una gestión social importante por parte de la ANI en coordinación con las autoridades locales, para que se concreten dichas fuentes de recursos.

(...)

Según las estimaciones iniciales realizadas por la ANI, el programa de cuarta generación de concesiones viales (4G), contempla una inversión aproximada de \$47

billones de pesos constantes de 2012 (CAPEX) a ser ejecutada en un periodo de 8 años a partir de su contratación, así como la operación y el mantenimiento de la infraestructura por períodos entre 25 y 30 años. **Esta inversión y la operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada serán retribuidas con ingresos por recaudos de peajes y por aportes públicos provenientes del Presupuesto General de la Nación**³. (Subrayado y negrilla fuera de texto).

En otras palabras, desde el diseño de las concesiones viales de cuarta generación (4G) se planteó que los ingresos de peaje y los aportes del Presupuesto Nacional financiarían la estructuración financiera de este tipo de obras.

El porcentaje que corresponde a una y otra fuente de ingresos varía en cada proyecto, pero puede afirmarse que, en las APP de iniciativa pública, la participación del recaudo de peajes se encuentra entre 40% y el 62%; mientras que, en las APP de iniciativa privada, el 100% de los recursos proviene de los ingresos de peaje⁴.

En palabras del entonces presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade "[e]n promedio son necesarios aportes de la Nación de 2.5 billones de pesos anuales por 25 años, que serán compensados por un valor equivalente de impuestos adicionales. Los peajes, sin embargo, son la columna vertebral del programa de Autopistas de 4G"⁵.

Esa es sin duda una de las principales críticas al modelo de financiación actual de la infraestructura de transporte.

Competencia para establecer las tarifas de peajes

El Decreto 087 de 2011 "Por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se determinan las funciones de sus dependencias" establece:

Artículo 6º. Funciones del Despacho del Ministro de Transporte. Son funciones del Despacho del Ministro de Transporte, además de las señaladas por la Constitución Política y la ley, las siguientes:

6.14. Emitir, en su calidad de suprema autoridad del Sector Transporte y del Sistema Nacional de Transporte, concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes que deban cobrarse por el uso de las vías a cargo de la Nación, los departamentos, distritos y municipios.

6.15. Establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte, excepto el aéreo(...).

De tal manera, el Ministerio de Transporte es quien establece los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de infraestructura, teniendo en consideración, por un lado, los estudios de la ANI para definir los peajes, tasas, tarifas, contribución de valorización y otras

³ Consejo Nacional de Política Económica y Social - CONPES, Documento CONPES 3760 "Proyectos viales bajo el esquema de Asociaciones Público Privadas: cuarta generación de concesiones viales", 2013, págs. 52 y 61. Disponible en: <https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes-Econ%20%23micos/3760.pdf>

⁴ El Espectador, Agencia Nacional de Infraestructura-ANI, *Los peajes están por las nubes! Esto responde el Gobierno*, 22 de enero de 2021. Disponible en: <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-estan-por-las-nubes-esta-responde-el-gobierno/202119>.

⁵ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, "Los peajes en las autopistas de 4g - el pago de peajes nos permite ahorrar dinero y tiempo, 26 de noviembre de 2015. Disponible en: <https://www.ani.gov.co/article/los-peajes-en-las-autopistas-de-4g-el-pago-de-peajes-nos-permite-ahorrar-dinero-y-tiempo>

modalidades de retribución por el diseño, construcción, operación, explotación, mantenimiento o rehabilitación de la infraestructura relacionada con los proyectos de concesión u otras formas de Asociación Público Privada a su cargo y lo propio de aquellos que están a cargo del INVIA.

De las vías de la Red Vial Territorial

Como se presentó anteriormente, el artículo 16 de la Ley 105 de 1993 precisa el alcance de la infraestructura de transporte a cargo de los departamentos y el artículo 17 *ibidem* indica el tipo de vías que hacen parte de la infraestructura de transporte de los municipios y distritos.

Por otra parte, el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 establece que los departamentos, municipios y distritos podrán valerse del contrato de concesión para que los particulares construyan, rehabiliten y conserven las vías de las que son titulares. Para ello, podrán establecer peajes y/o valorización.

En el primer caso, las entidades territoriales deberán establecer la fórmula de recuperación de la inversión en el contrato, ahora bien, a diferencia de lo dispuesto en el artículo 21 de la misma ley, en esta norma no se establecen criterios para que la entidad fije el valor de la tasa correspondiente al cobro de peaje.

Consideraciones en cuanto a: enfatizar e incentivar el cobro de peajes por medios electrónicos.

Los sistemas electrónicos de cobro de peaje han revolucionado la forma en que se financia la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras viales en distintos países del mundo. Desde su introducción a finales del siglo XX, estos sistemas han demostrado ser una herramienta eficaz para mejorar la eficiencia y la seguridad en las carreteras, así como para reducir los costos y minimizar los efectos medioambientales.

Uno de los principales beneficios de los sistemas electrónicos de cobro de peaje es su capacidad para reducir los costos administrativos y operativos asociados con la gestión de los peajes. En lugar de tener que instalar y mantener barreras de peaje y contratar personal para cobrar los peajes, los sistemas electrónicos permiten que los conductores paguen sus peajes de forma automática a través de dispositivos instalados en sus vehículos. Esto no solo reduce los costos de operación, sino que también reduce los tiempos de espera y mejora la fluidez del tráfico en las carreteras.

Otro beneficio importante de los sistemas electrónicos de cobro de peaje es su capacidad para mejorar la seguridad en las carreteras. Al agilizar el tiempo en que se paga el peaje, se reduce también el riesgo de accidentes causados por la congestión del tráfico que suele generarse en estos puntos. Además, los sistemas electrónicos permiten que los conductores paguen sus peajes sin tener que detenerse, lo que reduce el riesgo de colisiones y otros accidentes.

Además de mejorar la eficiencia en el cobro y la seguridad en las carreteras, los sistemas de cobro electrónicos de peaje también tienen beneficios ambientales significativos. Al reducir la congestión del tráfico en los peajes, se reduce la emisión de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos. Además, al permitir que los conductores paguen sus peajes sin tener que detenerse, se reduce el consumo de combustible y se mejora la eficiencia energética de los vehículos.

Según una evaluación de la implementación del sistema de recaudo electrónico de peajes en las carreteras nacionales de Colombia, realizado por la Universidad Militar de Nueva Granada en el 2015, este tipo sistemas no solo optimizan el recaudo, si no también el uso de las vías, mejora el servicio a los usuarios y agiliza el paso por las estaciones de peaje, eliminando las demoras ocasionadas por la detención de los vehículos y las filas que se generan. Además, se menciona que los usuarios tienen la comodidad de efectuar sus pagos de manera flexible, ya que se pueden realizar con cualquier medio de pago, incluyendo las transferencias electrónicas de fondos.

En cuanto a los beneficios económicos y sociales, se menciona que la implementación de un sistema de recaudo electrónico de peajes podría reducir los sobrecostos que asumen los usuarios de las carreteras nacionales en Colombia, generados en los tiempos incurridos en el paso por las estaciones de peaje. También se destaca que este sistema reduce considerablemente los costos de operación, teniendo como resultado una mayor rentabilidad para las empresas concesionarias y posibilita una reducción en los costos para los usuarios viales. La adopción de un sistema de recaudo electrónico de peajes en Colombia trae consigo importantes beneficios económicos y sociales.

Consideraciones respecto limitar y regular el aumento en la cantidad de peajes y el incremento en sus costos

El incremento constante de los peajes y su impacto en la economía y movilidad urbana han sido temas de debate en la sociedad contemporánea. La preocupación por los costos de peaje exorbitantes ha generado interrogantes sobre la equidad y sostenibilidad de dichas tarifas. En este contexto, la presente exposición aborda la relevante cuestión de vincular el aumento de los peajes al Índice de Precios al Consumidor (IPC), pues, el incremento de los peajes por encima de la tasa de variación del IPC impacta adversamente el poder adquisitivo de los conductores. Cuando los costos del peaje experimentan un alza desproporcionada, los ciudadanos se ven compelidos a desembolsar sumas adicionales en sus desplazamientos cotidianos, repercutiendo directamente en su capacidad para atender otras necesidades primordiales. El incremento del costo de vida y de los gastos de movilidad puede generar consecuencias adversas sobre la economía doméstica, proyectándose como una amenaza latente para el bienestar general de la sociedad.

Sumado a ello, la elevada tarificación de los peajes puede generar un impacto negativo sobre la actividad económica. Emprendedores y empresas de transporte de mercancías, por ejemplo, enfrentan una escalada en sus costos operativos, la cual podría traducirse en un aumento de precios de bienes y servicios. Esta circunstancia engendrará una cadena de efectos en la economía, afectando a los consumidores, quienes verán mermada su capacidad de adquisición. Así pues, establecer un vínculo entre el aumento tarifario de los peajes y el IPC permitiría salvaguardar un equilibrio en los precios, a la par que evitaría efectos desfavorables sobre la economía en su conjunto.

Por otra parte, el control del aumento de los peajes posibilitará un acceso más equitativo a servicios públicos de transporte. Los peajes, con frecuencia, constituyen una fuente de financiamiento para proyectos de infraestructura y transporte. Si sus costos experimentan un ascenso desmesurado, es probable que las inversiones en proyectos de infraestructura se vean restringidas, lo que podría incidir negativamente en la calidad y disponibilidad de las vías y servicios de transporte público. Mediante la implementación de ajustes en consonancia

Por su parte, los primeros afectados suelen ser los ciudadanos, particularmente los de menores recursos, pues la existencia de estos en una ciudad supone el establecimiento de barreras económicas para la movilidad. Es por ello que la prohibición de estos peajes resultaría altamente beneficiosa, en razón de la movilidad, la competitividad y la calidad de vida de los ciudadanos.

Consideraciones sobre el recaudo de peajes

Dicho lo anterior, es creciente la inconformidad de la ciudadanía con las tarifas de los peajes, los incrementos anuales y las distancias entre las casetas de peajes, como se desarrolla enseguida.

En primer lugar, se conoce que a enero de 2021, el país cuenta con 177 casetas de peaje, de estas, 100 están a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura, 45 a cargo del Invías y las restantes a cargo de los departamentos, distritos y municipios. Es por lo anterior, que la proliferación de peajes en las carreteras del país ha sido motivo del rechazo generalizado por los usuarios.

Uno de los casos que más llama la atención es el de la vía Bogotá – Villavicencio, donde en apenas 117 kilómetros hay cuatro estaciones de peaje, pero además, entre las casetas de Puente Quetame y Boquerón II distan apenas 35 kilómetros y entre las de Pipiral y Puente Quetame hay tan solo 27.8 kilómetros de distancia. De igual manera, es muy diciente la cercanía entre las casetas de peaje de Río Bogotá y Mondoñedo, solo separadas por 19.4 kilómetros.

También es notoria la concentración exacerbada de peajes en algunos departamentos, como es el caso de Cundinamarca, Antioquia y Valle del Cauca, y esa densidad en ciertas zonas del país plantea interrogantes, por ejemplo, ¿a qué se debe que en los 341 kilómetros que separan a Medellín y Turbo solo haya un peaje, mientras que entre Tunja e Ibagué hay 6 peajes (340 kilómetros), y entre Manizales y Cali hay 7 peajes (258 kilómetros)?, ¿por qué hay 12 estaciones de peaje entre Bogotá y Cartagena (1050 kilómetros), pero entre Cali y Bogotá (464 kilómetros), donde la distancia es mucho menor, hay 10 peajes?

Ahora bien, esta situación que tanto lamentan los colombianos ya había sido anunciada por el presidente de la ANI en 2012: "Y en cuanto a los peajes, sí le digo una cosa: la infraestructura es cara y hay que pagarla. En el programa que vamos a sacar nosotros, vamos a tener peajes cada 40 kilómetros, que es lo que permite la ley", y se van a tener las tarifas que permite la ley".⁶

Por otra parte, las cifras indican que "[d]e 2014 hasta 2020, la ANI ha recaudado en peajes más de \$18 billones (\$18,465,056'990,155) y que el Invías ha recaudado, desde 1994, más de \$8 billones (\$8,346,436'969,927). Es decir, a través de peajes, se han recaudado más de \$26 billones en Colombia, una cifra a la que le faltan muchos ceros porque no incluyen los peajes administrados por los departamentos".⁷

con el IPC, es factible continuar financiando iniciativas de relevancia sin que ello implique una carga excesiva para los ciudadanos.

Además, es importante destacar que la vinculación del aumento de los peajes al IPC potencia el fomento de medios de transporte público y alternativos más sostenibles. La imposición de tarifas prohibitivas podría incitar a una parte considerable de la población a reducir la frecuencia de desplazamientos vehiculares o a optar por modalidades de transporte más amigables con el entorno, tales como el transporte público, el ciclismo o el desplazamiento peatonal. En consecuencia, se generarían impactos positivos en términos de descongestión vehicular y reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, redundando en una mejora sustancial de la calidad del aire y una mitigación del impacto medioambiental.

En conclusión, el control riguroso del aumento de los peajes y su ajuste en línea con la variación del IPC representa una medida razonada y encomiable en beneficio del bienestar social. Mediante esta aproximación, se aliviaría la carga financiera sobre los usuarios viales, se prevendrán efectos perniciosos sobre la economía y se fomentaría la adopción de medios de transporte más sostenibles. El manejo responsable y diligente de las tarifas de peaje se erige como un pilar fundamental para garantizar una movilidad urbana eficiente, equitativa y sostenible en nuestras urbes y vías de comunicación.

Consideraciones respecto a la tarifa diferencial a la exoneración del cobro

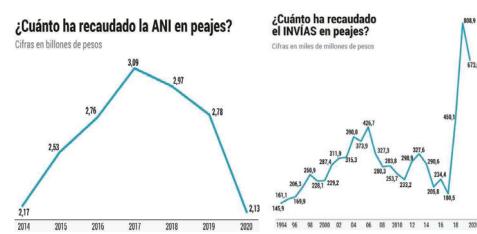
En esencia, la tarifa diferencial en los peajes para aquellos individuos que deben transitar diariamente hacia su lugar de trabajo o estudio se fundamenta en el principio de equidad social. Esta medida ha buscado aliviar la carga económica de aquellos que deben utilizar estas vías con regularidad para cubrir necesidades esenciales como el empleo o la educación. Ahora bien, en la actualidad esta tarifa diferencial se ve reflejada en un leve descuento que varía según el municipio y el peaje, pero la carga económica sigue existiendo.

La transición de una tarifa diferencial en el cobro de peajes, para aquellos que deben usar estas vías a diario por motivos laborales o educativos, a una exoneración del cobro puede resultar altamente beneficioso, en tanto que alivia la carga económica de estos usuarios viales, propiciando un panorama equitativo en razón del acceso al trabajo y la educación. Así mismo, este panorama facilita la movilidad laboral y académica, en tanto que soluciona uno de los mayores problemas a la hora de acceder a empleos y oportunidades de estudio en municipios distintos a los de su residencia.

Además, la exoneración de peajes para este grupo de usuarios tendría un impacto positivo en el desarrollo regional, especialmente en áreas rurales o municipios cercanos a centros urbanos con peajes intermedios. La facilidad para movilizarse sin el pago de peajes podría atraer a trabajadores y estudiantes hacia estas regiones, generando una dinamización económica y un mayor acceso a empleo y educación, fortaleciendo además la cohesión territorial.

Consideraciones respecto a la prohibición de los Peajes Urbanos

Los peajes urbanos han sido objeto de controversia debido a que obstaculizan la movilidad dentro de las ciudades, así mismo pueden tener un impacto negativo en la competitividad del comercio y la industria, ya que incrementan los costos logísticos, así como encarecen el transporte de mercancías.



Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Las elevadas tarifas son otro de los reparos frecuentes por parte de los usuarios de las vías, teniendo en cuenta que el promedio anual del recaudo por fuente de peajes es cercano a los \$3,5 billones de pesos. El año pasado por la movilización de vehículos en las vías concesionadas, la Agencia Nacional de Infraestructura recaudó más de \$2,1 billones, y en el 2019, recaudó cerca de \$2,8 billones⁸.

En un estudio reciente "tras consultar las tarifas en los Ministerios de Transporte o el equivalente de esa entidad en México y en cada uno de los principales países de Sudamérica se concluyó que los peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)"⁹, como lo evidencia la siguiente gráfica¹⁰:

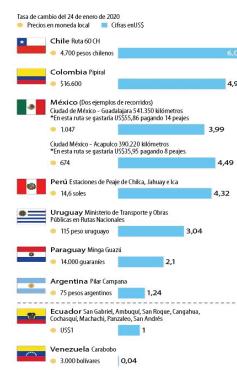
⁶ Agencia Nacional de Infraestructura-ANI. (22 de Enero de 2021). ¡Los peajes están por las nubes! Esto responde el Gobierno. (R. Semana, Entrevistador) Obtenido de <https://www.semana.com/economia/articulo/los-peajes-estan-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>

⁷ Cuartas Rodríguez, Pilar. "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

⁸ Cuartas Rodríguez, Pilar. "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

⁹ La República. "En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región", 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

¹⁰ Ibid.



Fuente: La República. "En Chile, Colombia y México se encuentran los precios de peajes más caros de la región", 27 de Enero de 2020. Disponible en: <https://www.larepublica.co/globoeconomia/en-chile-colombia-y-mexico-se-encuentran-los-peajes-mas-caros-de-la-region-2956368>

Un caso muy ilustrativo es el de Ecuador, ya que también cuenta con una topografía montañosa y condiciones económicas similares a las de Colombia, pero que se ubica como uno de los países con la mejor calidad de carreteras de América Latina¹¹ y que además cuenta con las tarifas de peaje más bajas de la región. Así, en las rutas que parten de la ciudad de Guayaquil hacia Ambato, Sargento, Esmeraldas, Quevedo, Cuenca, Ibarra, Tulcán y Huaquillas se constata que este año en las estaciones de peaje, los vehículos más livianos pagan apenas 2 dólares y los vehículos de seis o más ejes tan solo pagan 6 dólares¹².

Esta situación es preocupante porque los usuarios del país no encuentran que las altas tarifas guarden correspondencia con el servicio y con el estado de las vías, y también porque sin duda este factor le resta competitividad a Colombia, encarece el transporte y por lo tanto, eleva los precios de los productos que adquiere el consumidor final.

Las siguientes tablas dan cuenta de las tarifas más altas en los peajes a cargo de la ANI y del Invías, para cada una de las categorías:

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas de la ANI?

Cifras en pesos

	I	II
Pipiral	18.500	36.400
Aburrá	17.100	19.300
Marahuaico	15.200	22.900
Circasia	14.500	18.600
Puerto Colombia	14.200	21.400
Machetá	13.900	17.000
La Lizama	13.700	16.900
El Korán	13.500	19.000
Calamar	13.500	16.600
La Apartada	13.300	19.600

¿Cuáles son las 10 estaciones de peajes más costosas del Invías?

Cifras en pesos

	III	IV	V	VI	VII
Marahuaico	16.600	29.000	91.100	121.600	135.100
Puerto Colombia	15.500	26.200	85.200	112.300	124.700
Papiríos	14.900	26.300	83.800	112.300	124.700
Galapa*	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
Juan Mina	14.300	25.200	78.900	105.200	116.700
El Korán	26.800	56.000	69.600	82.600	
Aburrá	42.100	54.800	65.500		
Boquerón I	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Boquerón II	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sopó	26.900	39.600	54.000	54.500	-

	III	IV	V	VI	VII
Cerritos II	35.900	47.800			
Aguas negras	32.900	39.400	46.300		
La Gómez	32.900	39.400	46.300		
Zambillo	32.900	39.400	46.300		
Ciat	29.700	38.400	44.200		
Estambul	29.700	38.400	44.200		
Cencar	29.400	38.300	44.100		
Cerrito	29.400	38.300	44.100		
Mediacana	29.400	38.300	44.100		
Paso de la torre	29.400	38.300	44.100		

	III	IV	V	VI	VII
Marahuaico	26.500	56.000	69.600	82.600	
Puerto Colombia	25.500	56.200	85.200	112.300	124.700
Papiríos	24.900	56.300	83.800	112.300	124.700
Galapa*	24.300	55.200	78.900	105.200	116.700
Juan Mina	24.300	55.200	78.900	105.200	116.700
El Korán	28.800	56.000	69.600	82.600	
Aburrá	41.200	54.800	65.500		
Boquerón I	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Boquerón II	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sopó	26.900	39.600	54.000	54.500	-

Fuente: Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador, 13 de febrero de 2021. Disponible en: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

Relacionado estrechamente con lo anterior, es cuestionable la política actual de incremento de las tarifas de los peajes. Como se señalaba en párrafos anteriores, es distinto el régimen de las vías administradas por el Invías, que el de las vías concesionadas a cargo de la ANI.

Así, las carreteras gestionadas por Invías deben cumplir con lo establecido por el artículo 1 de la Resolución 1859 de 2014 del Ministerio de Transporte, la cual dispone que las tarifas de peaje deberán ser incrementadas a partir del 16 de enero de cada año, teniendo en cuenta el IPC decretado por el DANE para el año inmediatamente anterior.

De allí que a partir del 16 de enero de 2021 y hasta el 15 de enero de 2022, las tarifas que se cobren a los usuarios de las 45 estaciones de recaudo a cargo del Invías reflejarán un incremento del 1,61%, que corresponde al IPC decretado por el DANE para el 2020.

En lo que corresponde a las vías de responsabilidad de la ANI, el incremento tarifario no sigue una regla general, a la fecha no hay un estándar que guíe este aumento porque en este caso, los incrementos son diferenciales y dependen de lo que se haya pactado en cada contrato¹³.

¹³ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, Operación estadística de tráfico y recaudo del modo carretero, 2016. Disponible en: <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fgs2nxZgDgJ https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u140/metodologia>

¹¹ World Economic Forum - WEF, Op. cit.

¹² Información suministrada por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera - Colfecar, correspondiente al 2021.

Esto definitivamente no puede seguir pasando porque evidencia la ausencia de una política única de Estado que oriente la construcción de las fórmulas tarifarias y de los incrementos anuales en materia de peajes, de forma que como ocurre en la actualidad cada concesión se rige por las condiciones particulares convenidas con los contratistas.

Un ejemplo lamentable de lo anterior, es la situación de la vía Bogotá - Villavicencio. El 7 de enero de 2021 la concesionaria Covindiana emitió la siguiente declaración:

(...) [T]al como lo establece la Resolución 1131 del 28 de abril de 2015, emitida por el Ministerio de Transporte y el Contrato de Concesión 005 del 9 de junio de 2015, a partir de las cero horas del sábado 16 de enero de 2021, las tarifas de peaje que se cobrarán en las estaciones de Boquerón I y II, Naranjal y Pipiral, serán modificadas, aplicando el valor equivalente al Fondo de Seguridad Vial (\$200), el porcentaje que establece el contrato de concesión (7,8%) y el IPC del 2020 dado a conocer por el DANE (1,61%)¹⁴. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, sin la suspensión del incremento tarifario decretada por Gobierno Nacional a raíz de la inconformidad ciudadana, el incremento habría sido en promedio del 9.45%, como lo revela la siguiente tabla¹⁵:

	Boquerón I y II		Naranjal		Pipiral			
	Tarifas 2020	Tarifas previstas as 2021	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Inc. r. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %
Categoría I	\$13.200	\$14.400	\$11.200	\$12.200	9,09	\$8,90	\$18.500	9,19
Categoría II	\$39.200	\$42.900	\$29.400	\$32.200	9,44	\$9,50	\$36.400	9,62
Categoría III	\$19.700	\$21.600	\$22.20	\$24.300	9,64	\$9,40	\$24.900	9,64
Categoría IV	\$51.900	\$56.800	\$43.60	\$47.700	9,44	\$9,40	\$43.600	9,40
Categoría V	\$58.600	\$64.200	\$50.80	\$55.600	9,56	\$9,40	\$47.50	9,47
Categoría VI	\$65.000	\$71.200	\$58.60	\$64.200	9,54	\$9,50	\$72.80	9,48
Categoría VII	\$78.000	\$85.400	\$65.00	\$71.200	9,49	\$9,50	\$94.20	9,55
							\$103.200	

¹⁴ Concesionaria Vial Andina - Covindiana, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://covindiana.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-maneira-mas-0>

¹⁵ Fuente: elaboración propia, con base a:

- Concesionaria Vial Andina - Covindiana, El Proyecto Chirajara – Fundadores avanza en su construcción para conectar de manera más ágil el centro del país con los llanos orientales, 6 de enero de 2021. Disponible en: <https://covindiana.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-de-maneira-mas-0>

- Concesionaria Vial Andina - Covindiana, Desde el 15 de febrero de 2020 se modifican las tarifas en las estaciones de peaje de la vía Bogotá – Villavicencio, 14 de febrero de 2020. Disponible en: <https://covindiana.com/noticias/desde-el-15-de-febrero-de-2020-se-modifican-las-tarifas-en-las-estaciones-de-peaje-de-la>

Los desmedidos incrementos tarifarios previstos para este año son inadmisibles, especialmente en una de las vías más transitadas del país, durante una pandemia y en medio de las difíciles circunstancias económicas derivadas de esta, resulta sorprendente la desconexión total con la inflación y el incremento de precios para los consumidores. Es imperioso que el IPC sea el referente para la actualización tarifaria anual de todas las tarifas de peaje.

Otra situación desafortunada es la del peaje de La Pintada. Allí, mediante Resolución No. 709 del 22 de mayo de 2014 se adjudicó la licitación pública No. VJ-VE-IP-LP-008-2013 a la concesionaria Estructura Plural P.S.F Concesión La Pintada y el 11 de noviembre de 2014, se suscribió el acta de inicio del Contrato de Concesión No. 006 de 2014.

Dentro de este proceso contractual se estableció como una de las fuentes de retribución para el concesionario la estructuración del recaudo de peajes una vez cumplidos los requisitos establecidos en el Capítulo III Parte General del Contrato de Concesión, tarifas que fueron el resultado de un estudio de tráfico, determinado por el modelo financiero de estructuración de la concesión. A pesar de esto, para el año 2021 se realizó un incremento superior al 150% de la tarifa, pasando en algunas categorías los aumentos de 19.500 pesos a 66.000 pesos, lo que afectaba ostensiblemente a los municipios de influencia del peaje, como son La Pintada, Santa Bárbara, Venecia, Tarso, Fredonia, Jericó, Támesis, Valparaíso, Salgar, Ciudad Bolívar, Pueblorrico y Montebello, municipios de la Provincia de Cartama.

Por tal motivo, algunos alcaldes de la región, sostuvieron reuniones con la ANI y la concesionaria, en la búsqueda de medidas que permitieran controlar estos incrementos y corregir este problema, con lo cual se han buscado beneficiar a las Categorías 1, 2, 3 y 4, establecer Tarifas diferenciales del 50%, para vehículos que transiten un mínimo de 20 veces al mes por esta caseta de peajes.

Como consecuencia de la aplicación de las tarifas diferenciales adoptadas se materializaría el riesgo a cargo de la ANI de que trata el literal (n) de la Sección 13.3 de la Parte General del Contrato de Concesión, la cual establece:

"Parcialmente, los efectos desfavorables de modificaciones a las tarifas previstas en la Resolución de Peaje, la implementación de nuevas tarifas diferenciales en las Estaciones de Peaje existentes y/o nuevas Estaciones de Peaje, en las vías que hacen parte del Proyecto o, en general, cualquier cambio en la estructura tarifaria prevista en la Resolución de Peaje. Lo anterior, en la medida que la asunción de este riesgo convale, exclusivamente, la obligación de hacer los desembolsos a que se refiere la Sección 3.3(i) de esta Parte General, cuando se presente el supuesto de hecho señalado en esa Sección. En este último caso, la ANI cumplirá con la obligación aquí prevista con los recursos disponibles en el Fondo de Contingencias, de ser ello viable y posible teniendo en cuenta las reglas aplicables a dicho Fondo y la suficiencia de recursos. De no ser posible, procederá el traslado de recursos de la Subcuenta Excedentes ANI. De ser insuficientes esos recursos, deberá incluirse en su propio presupuesto los recursos necesarios previo el agotamiento de los requisitos de Ley. En cualquier caso, aplicarán los plazos e intereses previstos en la Sección 3.6 de esta Parte General."

Por lo tanto, con el fin de presentar una solución en el marco de la relación contractual y de contar con soporte presupuestal, se espera que la ANI trámita un Otrosí en el cual se permita trasladar recursos de la Subcuenta Obras Menores a la Subcuenta de Excedentes ANI, ambas cuentas correspondientes a la Cuenta ANI, previa instrucción de la misma con el fin de atender solicitudes que beneficien a la comunidad.

Otro de los contratos que ha sido problemático en relación al recaudo de peajes ha sido el contrato de concesión No. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena que ha sido objeto de análisis por la Contraloría General de la República, por supuestas irregularidades fiscales en la ejecución del modelo financiero de la propuesta y su incidencia en el cumplimiento del contrato, teniendo especial atención en cuanto a los ingresos y gastos presentados durante la ejecución del contrato para verificar el estado actual de la Taza Interna de Retorno. Así lo presentó la Contraloría Distrital de Cartagena de Indias el 27 de diciembre de 2016, por medio de su *Informe final auditoría especial al contrato de concesión no. VAL0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena*.

Teniendo como antecedente el Informe Final de la Auditoría Especial, mediante Auto 005 del 25 de septiembre 2017 la Dirección Técnica de Responsabilidad Fiscal y Acciones Judiciales de la Contraloría Distrital de Cartagena, ordenó la apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901, en que se tienen como hechos investigados las presuntas irregularidades en la ejecución del modelo financiero del contrato de concesión No. VAL-086-8804, según los cuales "...*Información de los Flujos de Cajas Netos aportados por el Concedente y Concesionario con fecha de corte del 20 de Enero del 2017, una vez realizado el cálculo de la TIR, se evidenció como resultado una TIR del 17,71% cumpliendo el Concesionario con el pactado en la Cláusula de Recuperación de la Inversión establecida en una TIR pactada del 17,22% anual; por lo tanto, todos los Flujos de Cajas Netos presentados desde el 20 de Enero del 2017 y hasta la fecha en la cual el Concedente haga efectiva la Cláusula de Cumplimiento de la Inversión, NO pertenecen al Concesionario*", efecto constitutivo de un detrimento patrimonial de los recursos de los que es titular el Distrito de Cartagena de Indias, en cuantía estimada en TRES MIL QUINIENTOS MILLONES DE PESOS M/CTE \$3.500.000.000,oo a precios constantes de 1997.

A pesar de que la competencia para conocer inicialmente de cualquier detrimento de dichos recursos públicos era de la Contraloría Distrital, el Contralor General de la República admitió en su oportunidad, el control fiscal excepcional a solicitud de las veedurías y se asumió por la Contraloría General de la República el conocimiento y la continuación del trámite del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal PRF-1901 de 2017 que la mencionada contraloría territorial había ordenado abrir.

Así la Contraloría General de la República decretó el Auto 0020 el pasado 8 de enero de 2021 que modifica el Auto de apertura del Proceso Ordinario de Responsabilidad Fiscal en relación con:

- (i) la determinación y cuantificación del detrimento fiscal, que aumentó de 3.500 millones a **89 mil millones a pesos constantes de 1997**, atribuible a costos de las obras y gastos de operación de la concesión cuya veracidad, razonabilidad y pertinencia no se habría verificado ni corroborado en la respectiva fase de la concesión; y (Negrilla fuera del texto)

(ii) se ordenó la vinculación de otros sujetos en calidad de presuntos responsables fiscales, entre servidores públicos de la Alcaldía Distrital, el Departamento Administrativo de Valorización y EDURBE, y sociedades contratistas y subcontratista e interventora. En este sentido, esta providencia no formula imputaciones de responsabilidad fiscal y, mucho menos, es un fallo de responsabilidad fiscal.

El Auto 0020 precitado se encuentra en trámite de notificación personal desde el 13 de enero

de los corrientes, a través de la Secretaría Común de la Unidad de Investigaciones Especiales contra la Corrupción. Ahora bien, en el proceso ha de adelantarse garantizando el derecho de defensa de cada uno de los involucrados.

Finalmente, a pesar de las solicitudes ciudadanas, debido a las competencias de la Contraloría General de la República, esta entidad no puede ordenar la suspensión del recaudo y pago de los peajes ni ordenar levantar las talanqueras con ocasión del contrato de concesión N°. VAL-0868804 corredor de acceso rápido a la variante de Cartagena, en tanto que ello supondría una clara infracción a la norma constitucional que prohíbe la coadministración por parte de este órgano de control y desconocería el objeto de los procesos de responsabilidad fiscal el cual está limitado a declarar mediante un fallo con responsabilidad fiscal el resarcimiento de los daños ocasionados al patrimonio público como consecuencia de la conducta dolosa o gravemente culposa de quienes realizan gestión fiscal o de servidores públicos o particulares que participen, concurren, incidan o contribuyan directa o indirectamente en la producción de los mismos, mediante el pago de una indemnización pecuniaria que compense el perjuicio sufrido por la respectiva entidad estatal. Asimismo, tampoco pueden ejercer las facultades reservadas por la ley al juez del contrato, ya sea que lo competan al Juez Contencioso Administrativo según lo previsto en el artículo 141 del CPACA, o a un tribunal de arbitramento en virtud de la cláusula compromisoria o compromiso pactados por las partes de un contrato.

Así mismo, el Proyecto de Desarrollo Vial del Aburrá Norte contempló como una de sus fuentes de financiación las estaciones de peaje Niquía, ubicada en el municipio de Bello, Trapiche en el municipio de Girardota y Cabildo (Caseta de Control) en el municipio de Girardota, el ingreso de estas estaciones en el contrato de concesión se desarrolla como retribución a la inversión realizada al concesionario Hatovial S.A.S.

El contrato de Concesión contiene un modelo que garantiza el cierre financiero del proyecto, en el cual, el Concesionario terminaría de obtener el ingreso esperado en abril del año 2021, fecha en la que finaliza el contrato entre el departamento de Antioquia, el Área Metropolitana del Valle de Aburrá y el Concesionario Hatovial S.A.S., y se devuelve nuevamente la vía ya construida al Gobierno Nacional en cabeza de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI.

Por esta razón los habitantes del Área Metropolitana del Valle de Aburrá, principalmente los habitantes de los municipios de Bello, Copacabana, Girardota y Barbosa, quienes tienen que cancelar hasta dos peajes para transitar de municipio a otro como es el caso los habitantes de Girardota al municipio de Medellín o Bello, esto ha ocasionado múltiples problemáticas socio económicas la reducción abismal del poder adquisitivo, consecuencia de que muchos trabajan o estudian en Medellín o Bello lo que implica un pago diario de \$27600, a esto también se le suma desincentivo al turismo, sobre costo a los productos agrícolas, reducción de la dinamización económica y además el pago de altas valorizaciones como consecuencia de las obras. Como este caso se evidencian varios en Colombia de los impactos negativos de los peajes sobre las comunidades aledañas y el impacto negativo de tener tantos peajes en tan corta distancia.

infraestructura. Por lo tanto, es la entidad competente para formular la política pública de peajes, teniendo en cuenta que esta es una de las aristas de la infraestructura de transporte.

A su vez, el Departamento Nacional de Planeación – DNP debe acompañar al Ministerio en esta tarea, puesto que el artículo 3 del Decreto 2189 de 2017 establece que son sus funciones:

“(...)

4. Brindar apoyo técnico a las entidades públicas del orden nacional y territorial para el desarrollo de sus funciones en los temas de competencia del Departamento Nacional de Planeación.

5. Coordinar y apoyar la planeación de corto, mediano y largo plazo de los sectores, que orienten la definición de políticas públicas y la priorización de los recursos de inversión, entre otros, los provenientes del Presupuesto General de la Nación y el Sistema General de Regalías.

6. Coordinar y acompañar la formulación, preparación y seguimiento de políticas, planes, programas y proyectos con énfasis en convergencia regional, ordenamiento territorial y articulación entre niveles de gobierno y fuentes de recursos en los territorios.

7. Diseñar y organizar los sistemas de evaluación de resultados de la administración pública, y difundir los resultados de las evaluaciones, tanto en lo relacionado con políticas, como con proyectos de inversión.

(...) 24. Promover la realización de actividades tendientes a fortalecer los procesos de planificación y gestión pública territorial que contribuyan a la articulación entre los

diferentes niveles de gobierno y el desarrollo local y regional.

En conclusión, la elaboración de los lineamientos que propone este artículo contará con el apoyo del DNP debido a que es una entidad estratégica en el diseño de políticas públicas y en la articulación de los niveles nacional y territorial de Gobierno a largo plazo.

- en dos aspectos. El primero, es el desarrollo de una fórmula tarifaria que pueda ser empleada anualmente en los peajes a cargo de la Nación y de las entidades territoriales, y que comprenda como variables:

 - El impacto de las distintas categorías de vehículos en las vías, en términos de externalidades negativas "por congestión, daños al pavimento, emisiones ambientales, costo del tiempo de los usuarios"¹⁶, sin perjuicio de que se identifiquen costos sociales adicionales.
 - El estado de la infraestructura, en términos de capacidad ("máximo número de vehículos que puede circular por un punto o tramo uniforme de la vía en los dos sentidos durante

¹⁶ Fuentes, Ricardo Antonio, *Un modelo de tarificación óptima considerando costos sociales integrales y políticas de financiamiento de infraestructura*, 2018. Pág. 8. Disponible en: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0304420218300112>

17 Instituto Nacional de Vías, INVÁS, Manual de Capacidad y Nivel de Servicio en carreteras de dos carriles, Tercera versión, 2020. Disponible en: https://www.invias.gov.co/index.php/archivo-y-documentos/documentos-tecnicos/1026-manual-de-capacidad-y-nivel-de-servicio-en-carreteras-de-dos-carriles_2020.pdf

niveles de servicio ("calidad del servicio que ofrece esta vía a sus usuarios, que se refleja en grado de satisfacción o contrariedad que experimentan al usar la vía"¹⁸, corresponde a la velocidad media en comparación con la velocidad ideal para el tramo correspondiente).

Una observación constante de los usuarios es que con frecuencia el valor del peaje no corresponde a la calidad de la vía, por eso, este es uno de los factores que deben ser considerados al momento de la estructuración de las tarifas.

Por otra parte, es completamente necesario subsanar la falta de información relacionada con la calidad de las carreteras del país¹⁹ sin importar el ente responsable. Esta carencia imposibilita la visibilidad y la toma de decisiones adecuadas sobre el estado de las vías primarias, secundarias y terciarias, sus características y necesidades específicas de intervención.

- El uso efectivo de la vía busca que el valor del peaje refleje si realmente los usuarios pudieron transportarse por la carretera en el año anterior. Dicho de otra forma, este factor pretende que si la vía estuvo cerrada o no estaba habilitada para su uso regular, la tarifa debe sufrir una reducción.

Con el propósito de delimitar los elementos que pueden considerar el Ministerio de Transporte y el DNP, el inciso tercero enuncia que se entenderá que la vía no pudo ser usada completamente si, la vía sufrió una reducción de carril, los usuarios tuvieron que desplazarse por carreteras secundarias o la vía estuvo cerrada por mantenimiento.

- Por último, la fórmula debe incluir los costos de mantenimiento y operación de las vías de conformidad con lo dispuesto en el inciso primero y el literal a) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993.

La norma pretende establecer las variables que deben observar el Ministerio y el DNP para construir la fórmula, no impone de ninguna manera una tarifa ni interviene con las funciones asignadas por ley a estas entidades, ni con las facultades de las entidades territoriales.

Las variables que se adicionan corresponden a los criterios desatendidos por la norma vigente (artículo 21 de la Ley 105 de 1993), ya que cerca de veinte años después de su modificación por la Ley 782 de 2002 es necesario incorporar otros aspectos importantes que no pudieron ser visibilizados en ese momento.

Finalmente, el segundo aspecto que comprende el artículo segundo es que la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros. La excesiva cantidad de peajes a tan corta distancia está generando múltiples problemas sociales y económicos. Entre los problemas económicos se pueden encontrar: el impacto directo sobre el poder adquisitivo que las poblaciones colindantes al peaje, desincentivo al turismo, congestión vehicular entre otros impactos negativos que producen los peajes.

La propuesta se fundamenta en los siguientes argumentos:

Si se limita la distancia entre peajes a 150 km entre cada peaje, se reduce la cantidad de peajes.

La población colindante a los peajes es la principalmente afectada, ya que en la mayoría de las

¹⁸ Ibid.

¹⁹ Consejo Nacional de Política Económica y Social – CONPES, Documento CONPES 3857. Lineamientos de política para la gestión de la red terciaria, 2016. Disponible en: https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/Conpes/Econ%C3%B3micos/3857_RedTerciaria.pdf

rango legal que el IPC sea el criterio único a tener en cuenta en el país para el incremento de las tarifas.

En lo que corresponde a las vías concesionadas a cargo tanto de la Nación como de las entidades territoriales, el artículo cuarto modifica el artículo 30 de la Ley 105 de 1993 para que la gestión de este tipo de vías se emmarque dentro de la política que desarrollen el Ministerio de Transporte y el DNP.

Así, la fórmula para la estructuración de las tarifas de los peajes, de un lado, deberá sujetarse a los principios establecidos en el artículo 21 de la misma ley, consagrados en los literales a) a f); y de otro lado, deberá cumplir con lo dispuesto por la reglamentación marco a la que hace referencia el artículo 2 del presente proyecto de ley.

De esa manera se busca armonizar la gestión nacional y territorial en la materia, con estándares uniformes y atendiendo a los principales reclamos y necesidades de los usuarios.

Vale aclarar que los ajustes propuestos de ninguna manera transgreden la autonomía impositiva de las entidades territoriales teniendo en cuenta que esta no es una facultad ilimitada. Así, el artículo 338 de la Constitución Política establece lo siguiente:

Artículo 338. En tiempo de paz, solamente el Congreso, las asambleas departamentales y los concejos distritales y municipales podrán imponer contribuciones fiscales o parafiscales. 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.

La ley, las ordenanzas y los acuerdos pueden permitir que las autoridades fijen la tarifa de las tasas y contribuciones que cobren a los contribuyentes, como recuperación de los costos de los servicios que les presten o participación en los beneficios que les proporcionen; pero el sistema y el método para definir tales costos y beneficios, y la forma de hacer su reparto, deben ser fijados por la ley, las ordenanzas o los acuerdos. (...).

En primer lugar, el valor del peaje tiene la naturaleza tributaria de tasa, ya que consiste en la "retribución que el usuario de una vía pública paga por su utilización, con el fin de garantizar la existencia y el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de una infraestructura vial que haga posible y eficiente el transporte terrestre"²⁰.

Por lo tanto, las autoridades administrativas pueden fijar la tarifa de los peajes sujetándose al sistema y el método definido, en este caso, por ley.

Por último, el Consejo de Estado ya ha advertido la importancia de una coordinación a nivel país en materia de peajes, en los siguientes términos:

La formulación de la política general en materia de peajes es responsabilidad de las autoridades del nivel nacional, pues no se requieren mayores elucubraciones para advertir la evidente relación de interdependencia existente entre los distintos sistemas viales, lo que sin duda hace inconveniente, cuando no definitivamente peligroso, su manejo aislado y autárquico por las autoridades territoriales.

Se precisa de la acción coordinada y concurrente de las autoridades del nivel central y

veces son población rural que se desplazan a las zonas urbanas diariamente ya sea por cuestiones laborales, médicas, estudiantiles entre otras, los cuales deben de pasar por uno o más peajes poder llegar ya sea al trabajo, hospital, colegio o universidad. Si se limita la distancia entre peajes se reduce la cantidad de población colindante afectada y la que es afectada se puede focalizar con mayor facilidad ya sea para una tarifa diferencial o para la exoneración del mismo.

Simplificación de estaciones y reducción del costo total del peaje. Si se limita la distancia se simplifica la cantidad de peajes por ejemplo el caso del Norte Área Metropolitana del Valle de Aburrá y muchos otros en Colombia donde se encuentra hasta 4 peajes a menos de 34 kilómetros el uno del otro. Al simplificar a una sola estación se agrupa el cobro de los peajes en uno solo, el cual tendrá un costo inferior, debido a que el peaje que agrupa a los otros se disminuirá el costo funcionamiento de las estaciones de peajes que son agrupadas. Entre los costos de funcionamiento se encuentran empleados, seguridad, mantenimiento, servicios públicos entre otros costos adicionales que son necesarios para brindar el servicio de cobro. Cabe aclarar que en promedio se necesitan de 16 operadores para el funcionamiento de una estación de peajes de lunes a domingo.

Desincentivo del turismo. una de las causas negativas de la gran cantidad de peajes es el desincentivo del turismo causado por el sobrecosto que producen los mismos, lo cual incide sobre la decisión final del ciudadano, a la toma de decisión de qué lugar visitar. Si se limita el distanciamiento de los peajes se puede afectar menos ubicaciones turísticas las cuales volverían a ser competitivas turísticamente. Por otro lado, con un solo peaje como política complementaria se podría instaurar que ciertos días vía libre o tarifas diferenciales para fomentar el turismo.

Congestión vehicular. Una de las implicaciones negativas de tener tantos peajes es la alta congestión que estos producen, esto como consecuencia de las filas que se generan para el pago, repercutiendo en el tiempo total del recorrido lo impacta directamente sobre el traslado de viajeros, mercancías agrícolas, mercancías portuarias lo que en últimas impacta el dinamismo de la economía. Por lo anterior se puede deducir, que si se tiene menos peajes el flujo vehicular es más constante y rápido.

El artículo tercero busca modificar el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 para hacer una remisión expresa a la reglamentación que comprenderá la política en materia de peajes, a la que hace referencia el artículo anterior.

Asimismo, agrega dos elementos adicionales. El primero es que la tarifa del peaje deberá sufrir una reducción cuando finalice el término de la concesión o de la Asociación Pública Privada – APP, y el particular deba retornar la infraestructura a la Nación. Esto encuentra justificación en que una vez el concesionario se ha pagado con la explotación de la vía, el Estado ahora deberá recaudar lo necesario para garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de la vía, tal y como lo dispone la redacción actual del artículo 21 de la ley en comento. El segundo elemento que se adiciona se refiere al incremento anual de la tarifa de los peajes. Se establece que este nunca podrá ser superior al 100% del IPC decretado por el Departamento Administrativo Nacional de Estadística – DANE para el año inmediatamente anterior.

Si bien a través de las Resoluciones 228 de 2013 y 1859 de 2014 emitidas por el Ministerio de Transporte se estimó que las tarifas de los peajes a cargo del INVÍAS se incrementarían anualmente en el IPC decretado por el DANE, no ocurre lo mismo con las vías a cargo de la ANI o de las entidades territoriales, razón por la cual es fundamental establecer en una norma de

de las entidades territoriales. A unas y otras corresponde el manejo coordinado de los asuntos que tienen una proyección nacional y local, pues en alto grado la existencia de peajes trasciende el interés local y concierne al interés nacional o global que las Leyes 105 de 1993 y 336 de 1996 representan en el denominado «Sistema Nacional de Transporte». No cabe duda que la política general en materia de peajes desborda el marco local, puesto que trasciende el interés de las entidades territoriales, constituyéndose en asunto de interés y proyección nacional, que reclama, en lo relacionado con su regulación, la intervención directa de las autoridades centrales, a cuyas disposiciones deberán sujetarse las autoridades municipales a la hora de ejercer la facultad impositiva que en esos asuntos les reconoce la Constitución²¹. (Subrayado fuera de texto).

Es decir que, por ser un asunto de interés nacional, que traspasa el ámbito propio de cada una de las entidades territoriales, el Gobierno Nacional está facultado para regular e intervenir en la estructuración tarifaria de los peajes correspondientes a las vías a su cargo.

La principal modificación al artículo 33 de la Ley 105 de 1993 que propone el artículo 5 del presente proyecto de ley consiste en limitar la discrecionalidad de las entidades al momento de celebrar contratos de concesión o desarrollar Asociaciones Público Privadas -APP.

En razón de lo anterior, en los contratos ya no se "podrá", sino que se "establecerá" que cuando los ingresos provenientes de la explotación de la obra sobrepasen un límite máximo, los recursos excedentes deberán: (i) ser transferidos a la entidad contratante a medida que se causen; (ii) ser llevados a reducir el plazo de la concesión; o (iii) ser utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial; sin posibilidad de que dichos montos sean destinados a fines distintos de los mencionados.

El artículo 6 busca establecer que la retribución de la actividad del derecho a la explotación económica de infraestructura vial para el régimen jurídico de las Asociaciones Público Privadas se haga además de con observancia a lo pactado contractualmente, a lo establecido en la reglamentación marco que realice el Gobierno Nacional al respecto.

El artículo 7 pretende eliminar los peajes internos en los Municipios y Distritos que en la actualidad pueden establecerse por las razones previstas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015, modificado por el artículo 97 de la Ley 1955 de 2019.

Los peajes internos están causando una distinción en la movilidad de los municipio o distrito debido a que restringen la movilidad a ciertas áreas urbanas las cuales se vuelven menos competitivas frente a otras. Los residentes de las áreas afectadas por los peajes internos deben asumir un sobrecosto económico para poder movilizarse a diario lo cual afecta sus finanzas.

Asimismo, en las ciudades en las que se han creado peajes internos se evidencian posibles abusos tarifarios y proliferación de estaciones dentro del perímetro del Distrito o Municipio, como se puede observar en el Auto 0020 del 8 de enero de 2021 de la Contraloría General de la República sobre los abusos en la estructuración financiera de los peajes en Cartagena.

²⁰ Corte Constitucional de Colombia, Sentencia C-508 de 2006, M.P. Álvaro Tafur Galvis, 6 de julio de 2006. Disponible en: <https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2006/C-508-06.html#text=Como%20lo%20explic%C3%A9a%20la%C2%ABCorte%20haga%20posible%20y%20eficiente%20>

²¹ Consejo de Estado, Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección Primera, Sentencia 6345 de 2001, C.P. Camilo Arciniegas Andrade, 8 de noviembre de 2001, Radicación 11001-03-24-000-2000-6345-01(6345). Disponible en: <https://www.funcionpublica.gov.co/evaluacionnormativa/norma.php?i=5469>

<p>Por último, esta medida no afecta la financiación de los sistemas de transporte porque las entidades territoriales contarán con las restantes ocho fuentes previstas en el artículo 33 de la Ley 1753 de 2015.</p> <p>Con miras a no afectar los costos de la cadena logística requerida para asegurar el abastecimiento de bienes, especialmente los alimentos de primera necesidad y medicamentos, cadena que se ve afectada por el desequilibrio en los volúmenes tradicionales de la oferta y demanda de carga derivada de las medidas de aislamiento provocadas por la crisis económica generalizada que se ha generado por la crisis del Covid-19, en este sentido el artículo 8 busca que los aumentos de las tarifas de peajes se reduzcan al IPC decretado por el DANE para el 2020 durante la vigencia de la Emergencia Sanitaria declarada por el Ministerio de Salud y Protección Social con ocasión de la pandemia derivada del Coronavirus COVID-19, y hasta por un año más.</p> <p>Finalmente, el artículo 9, busca generar obligaciones de publicidad activa al Ministerio de Transporte, para que mantenga permanentemente actualizado al Congreso de la República sobre la evolución de las tarifas de peajes, sus incrementos anuales, el número de cassetas en operación, la entidad a cargo y la distribución geográfica de estas, unificando en documentos la información que actualmente está atomizada en cada uno de los contratos de infraestructura vial.</p> <p>Antecedentes</p> <p>En los últimos cinco años al congreso de la república se han radicado 15 proyectos de ley relacionados con el tema de peajes, lo que denota la existencia de una problemática relacionada con el tema y una demanda de la ciudadanía por encontrar una solución. En la siguiente tabla se enuncian y describen los proyectos de ley:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="4">Proyectos de ley radicados (últimos 5 años) sobre tema de peajes</th> </tr> <tr> <th>Número del Proyecto de Ley</th> <th>Título</th> <th>Objeto</th> <th>Estado</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>06/17 senado</td> <td>"Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. [Descuento nocturno en peajes]"</td> <td>Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación.</td> <td>Archivado</td> </tr> </tbody> </table>	Proyectos de ley radicados (últimos 5 años) sobre tema de peajes				Número del Proyecto de Ley	Título	Objeto	Estado	06/17 senado	"Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. [Descuento nocturno en peajes]"	Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación.	Archivado	<p>24/17 Cámara</p> <p>"Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones. [Peajes y ciclo infraestructura]"</p>	<p>La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 105 de 1993 en lo referente a la destinación de los recursos del peaje para financiar proyectos de ciclo-infraestructura en todo el país y con ello, apoyar la práctica del ciclismo deportivo de carretera.</p>	Archivado
Proyectos de ley radicados (últimos 5 años) sobre tema de peajes															
Número del Proyecto de Ley	Título	Objeto	Estado												
06/17 senado	"Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. [Descuento nocturno en peajes]"	Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación.	Archivado												
	<p>200/17 Cámara</p> <p>"Por medio de la cual se crea el artículo 32A de la ley 105 de 1993, se regulan las cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje en los contratos de concesión vial y se dictan otras disposiciones. [Eficiencia en el recaudo de peajes]"</p>	<p>En los contratos de concesión para obras de infraestructura vial, la entidad estatal concedente deberá establecer una cláusula de eficiencia en el recaudo del peaje, en la que se establezca que en la etapa de operación y mantenimiento de la vía el concesionario deberá garantizar una eficiencia en el recaudo de la tasa, y adoptar las medidas que se requieran para que la acumulación de vehículos en los carriles no supere los 100 metros contados desde la cabina de cobro.</p>	Archivado												
	<p>261/18 Cámara</p> <p>"Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de establecimiento de peajes en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de transporte que benefician al crecimiento urbano de los municipios colombianos y se dictan otras normas. [Peajes]"</p>	<p>El presente proyecto de ley busca corregir una injusticia que se comete con los municipios de Colombia cuando dentro de la estructuración de los sitios de ubicación de peajes en las vías nacionales se afectan inmensamente la proyección del desarrollo urbano y socioeconómico de estas entidades territoriales. Con el fin de dar claridad a la justificación del proyecto, dividiremos la presentación en tres (3) partes: la primera, la normativa jurídica que regula los</p>	Archivado												
	<p>204/18 Cámara</p> <p>"Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 la Ley 105 de 1993 en relación a la ubicación y reubicación de peajes y el establecimiento de tasas y tarifas [Reglamentación peajes]"</p>	<p>Este proyecto de ley busca complementar con cinco aspectos los elementos estructurantes establecidos en el capítulo III de la ley 105 de 1993 en relación con los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte. La adición de estos elementos enriquece los mecanismos contemplados en dicha norma y además permiten que el peaje como herramienta de financiación de la construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial continúe siendo efectiva.</p>	<p>Archivado</p> <p>las estaciones de cobro sin la presentación de los estudios socioeconómicos respectivos y su socialización con las comunidades. Y, por último, que para poder ordenar el traslado de una estación de peaje de un punto a otro, la Nación deberá primero determinar las exenciones o tarifas diferenciales para la comunidad que resulte afectada con el traslado.</p>												
	<p>299/18 Cámara</p> <p>"Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes. [Regulación peajes]"</p>	<p>La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras.</p>	Archivado												
	<p>25/19 Cámara</p> <p>"Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Costo peajes]"</p>	<p>La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras.</p>	Archivado												
	<p>62/19 Cámara</p> <p>"Por medio del cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones. [Tarifa de HR s peajes]"</p>	<p>El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social para las personas que se ven afectadas como consecuencia del cierre de las vías terrestres en Colombia.</p>	Archivado												
	<p>254/19 Cámara</p> <p>"Por medio de la cual se exceptúa del pago de tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación a las ambulancias, sean de carácter público o privado, en todo el</p>	<p>La excepción del pago del peaje por parte de las ambulancias únicamente se hará efectiva en las cosas de cumplimiento de su labor.</p>	Archivado												
183/18 Senado	<p>"Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 la Ley 105 de 1993 en relación a la ubicación y reubicación de peajes y el establecimiento de tasas y tarifas. [Ubicación de peajes]"</p>	<p>Este proyecto de ley busca que las tarifas de los peajes sean diferenciadas; que sea obligatorio el establecimiento de tasas o tarifas de peaje diferenciales para los residentes en la zona donde sean ubicadas las estaciones de cobro; que para determinar la ubicación de un peaje se tenga en cuenta la categoría del o de los municipios; que en ningún caso se pueda determinar la ubicación de</p>	<p>Archivado</p>												

	territorio nacional. [Ambulancias exentas de peaje]"						
96/20 Cámara	"Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Peajes]"	La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país.	Archivado	[Reducción del pago de peajes para afectados]"	peajes por vías alternas para los vehículos provenientes de las ciudades afectadas y la exención de pago de los peajes de retorno cuando se verifique un cierre de las vías para los vehículos que se encuentren transitando en la misma y que decidan no esperar la reapertura.		
170/20 Cámara	"Por medio de la cual se incentiva la movilidad híbrida en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. [Incentiva la movilidad híbrida]"	Con el presente proyecto de ley se pretende incentivar la movilidad híbrida en el territorio nacional, otorgando beneficios como reducción en las tarifas de peaje, en el SOAT, en la revisión técnico-mecánica y en espacios especiales para parqueo, entre otros, a los propietarios de los vehículos híbridos. Será el Ministerio de Transporte quien deberá otorgar una etiqueta ambiental como distintivo para acceder a dichos beneficios.	Archivado	602/21 Cámara	"Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte. [Reestructura la política tarifaria de los peajes]"	La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.	Archivado
222/20 Cámara	"Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones.	El objeto del presente proyecto de ley es contribuir a reducir los efectos económicos que acarrea el cierre de las vías en Colombia a través de la reducción del pago de	Archivado	212/21 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. [Peajes]"	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.	Archivado
<p>Impacto Fiscal</p> <p>De conformidad con lo establecido artículo 7º de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.</p> <p>Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:</p> <p>"El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de voto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público." (Resaltado fuera del texto).</p> <p>Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:</p> <p>"En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir únicamente y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesionaría seriamente la autonomía del Legislativo.</p> <p>Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de voto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.</p> <p>Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de voto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. (Resaltado fuera de texto).</p> <p>De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:</p> <p>"Las obligaciones previstas en el artículo 7º de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de</p> <p>ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de voto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...) El artículo 7º de la Ley 819/03 no</p> <p>Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo." (Sentencia C-315 de 2008).</p> <p>Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.</p> <p>Posibles conflictos de interés</p> <p>Se advierte que el presente Proyecto de Ley es de carácter general, sin embargo, en cumplimiento de la Ley 2003 de 2019, se hace la salvedad de que corresponde a la esfera privada de cada uno de los congresistas el examen del contenido de la presente iniciativa legislativa, y de otros elementos que puedan derivarse o entenderse como generadores de conflicto de interés contemplados en el artículo 286 de la Ley 5 de 1992.</p> <p>Por lo anterior, lo aquí advertido no exonerá a cada uno de los congresistas de examinar minuciosamente posibles conflictos de interés para conocer y votar este proyecto, y en caso de existir algún conflicto, su responsabilidad de manifestarlo al Congreso de la República, durante el trámite del mismo.</p> <p>Bibliografía</p> <p>- Saldaña P. et all (2012) SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE COBRO DE PEAJE: LA EXPERIENCIA EUROPEA, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid España, disponible en: https://oa.upm.es/21175/1/INVE MEM 2012_128972.pdf</p>							

<ul style="list-style-type: none"> - Herrera L. (2015) EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECAUDO ELECTRÓNICO DE PEAJES EN LAS CARRETERAS NACIONALES DE COLOMBIA, Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Ingeniería, Repositorio Documental UMNG, Bogota Colombia, Disponible en: https://core.ac.uk/download/pdf/143448365.pdf - Farieta D. et all (2015) ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PEAJES ELECTRÓNICOS CON SISTEMA FREE FLOW COMO ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN DE MOVILIDAD URBANA EN EL PEAJE CHUSACÁ, Universidad La Gran Colombia, Facultad de Ingeniería Civil, Bogota Colombia, Disponible en: https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/3432/Estudio_viability_implementaci%C3%B3n_peajeselectronicos.pdf?sequence=1&isAllowed=y - ANDI (2015) Analisis de Implementacion de Peajes Electronicos, Boletin 09 - 225, Gerencia de Logística Transporte e Infraestructura, Disponible en: https://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2009%20-20225%20An%C3%ADlisis%20implementaci%C3%B3n%20de%20peajes%20electr%C3%ADcos.pdf - Fuentes R (2018) UN MODELO DE TARIFICACIÓN ÓPTIMA CONSIDERANDO COSTOS SOCIALES INTEGRALES Y POLÍTICAS DE FINANCIAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA, Universidad del Norte, Division de Ingeniería, Departamento de Ingeniería Civil y Ambiental, Barranquilla Colombia, Disponible en: https://manglar.uniunorte.edu.co/bitstream/handle/10584/8204/133155.pdf?sequence=1&isAllowed=y - ANDI (2023) BOLETIN QUINQUENAL, Boletin 1-375 Peajes via Panamericana, Gerencia, Logística, Transporte e Infraestructura, ENERO 20 DE 2023, NÚMERO 1 - 375, Disponible en: https://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%201-375%20Peajes.%20V%C3%ADa%20Panamericana,%20ICTC%20ISE.pdf - Vargas M. & Guzman I. (2015) ESTUDIO DE CAPACIDAD DE ESTACIONES DE PEAJE: CASO CONCESIÓN BOGOTÁ - GIRARDOT, Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Estudio a Distancia - FAEDIS, Bogota, Colombia, Disponible en: https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/13804/Estudio%20de%20capacidad%20en%20estaciones%20de%20peaje%20260315.pdf?sequence=2&isAllowed=y 	<p style="text-align: center;">PROPOSICIÓN</p> <p>Por los argumentos esbozados anteriormente, presento ponencia positiva y solicito a los miembros de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al PROYECTO DE LEY 087 DE 2025 SENADO "Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales".</p> <p>Cordialmente,</p> <p style="text-align: center;">  ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ Senador de la República Pacto Histórico </p>
<p>TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE EN LA COMISIÓN SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, DEL PROYECTO DE LEY No. 087 DE 2025 SENADO</p> <p>"Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales".</p> <p style="text-align: center;">El Congreso de Colombia,</p> <p style="text-align: center;">DECRETA:</p> <p>Artículo 1º. Objeto. La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, de las entidades territoriales y concesionadas.</p> <p>Artículo 2º. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El Ministerio de Transporte y el Departamento Nacional de Planeación, previo estudio técnico, económico, financiero y social, expedirán dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, una reglamentación marco que estructure una fórmula tarifaria unificada para los peajes y su variación anual, en función de las externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado de la infraestructura según la estimación del Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y de la Agencia Nacional de Infraestructura ANI, el uso efectivo de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento. La reglamentación que estructura la fórmula tarifaria deberá ser revisada y actualizada cada (5) cinco años, con base en las condiciones técnicas, económicas, financieras y sociales que reflejen la necesidad de introducir cambios.</p> <p>También deberán construir los lineamientos para el cobro de las tarifas de peajes con base a criterios socioeconómicos, teniendo en cuenta la capacidad de pago de los habitantes del área de influencia.</p> <p>Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre casetas de peaje deberá ser de al menos 150 kilómetros, medida a lo largo del trazado oficial de la vía principal. Esta medición se realizará desde el punto central de una caseta de peaje hasta el punto central de la siguiente, esto, bajo la utilización de herramientas certificadas por el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS.</p> <p>Sin perjuicio de otros indicadores, en la reglamentación se tendrán en cuenta los siguientes indicadores para constatar el uso efectivo de la vía: reducción de dos a un carril, el uso de carreteras secundarias diferentes al trazado de la concesión o el mantenimiento que requieran estos elementos y que no permitan el uso total y completo de la vía.</p> <p>La reglamentación deberá establecer mecanismos, directrices y controles sobre la ejecución, distribución y control de los recursos provenientes del recaudo de peajes, en cumplimiento del artículo 22 de la Ley 105 de 1993.</p> <p>Artículo 3º. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así</p> <p style="text-align: center;">ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE</p>	<p>TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la Infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesorialmente a la utilización de la Infraestructura Nacional de Transporte estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <ol style="list-style-type: none"> Los ingresos provenientes de la utilización de la Infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo. Deberán cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Empresa Social del Estado Municipales, Vehículos de la Unidad Nacional del Gestión del Riesgo de Desastres - UNGRD y Consejos Departamentales de Gestión de Riesgos de Desastres - CDGRD, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, INPEC, vehículos oficiales del (DNI) Dirección Nacional de Inteligencia y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial. El Valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional: su recaudo estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio. Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, el uso efectivo de la vía, el nivel de avance de las obras, el estado de la infraestructura y las características vehiculares y sus respectivos costos de operación, de conformidad con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional; la tarifa del peaje deberá reducirse una vez el concesionario entregue la infraestructura a la Nación. <p>Además, en las zonas de suscripción, las tarifas de peaje podrán ser diferenciales para los vehículos pertenecientes a asociaciones agrícolas, cooperativas agrícolas, empresas de economía solidaria, unidades y/o organizaciones de economía popular, así como para los emprendimientos comunales agrícolas. Para tal efecto, el Ministerio de Transporte, en coordinación con el Ministerio de Agricultura Desarrollo Rural, establecerá los criterios y procedimientos que permitan a los agricultores y sus vehículos acceder a esta tarifa diferenciada, considerando su capacidad de pago y la naturaleza del transporte de alimentos. Esta disposición será aplicable exclusivamente en las zonas de suscripción definidas por la normativa correspondiente.</p>

<p>La tarifa diferencial se determinará con base en criterios específicos como el volumen de carga agrícola, la distancia recorrida, la tipología del vehículo y su impacto socioeconómico en la cadena alimentaria. Además, se garantizará la transparencia en el otorgamiento de estas tarifas, mediante la implementación de un sistema de registro que permita a los beneficiarios acceder a los descuentos de manera efectiva y conforme a los lineamientos establecidos.</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>f) El recaudo electrónico vehicular en cualquiera de sus modalidades deberá estar habilitado en todos los puntos de peaje, este funcionará mediante un dispositivo electrónico que se instala en el parabrisas delantero del vehículo -TAG- el cual deberá estar asociado al número de placa y un método de pago bancario, y mediante el escaneo al código del dispositivo -TAG se transferirá el pago al operador del peaje. Este dispositivo deberá ser interoperable a nivel nacional. La utilización de este método de pago siempre tendrá un descuento del 10% sobre el valor a pagar mediante método de efectivo y aplicará en todas las categorías. Este descuento solo será válido por diez años después de aprobada la ley.</p> <p>g) El incremento tarifario de los peajes solo se podrá realizar una vez anualmente y no podrá ser superior al valor del índice de Precios al Consumidor (IPC) del año anterior a aquél en el que se efectuará el reajuste.</p> <p>h) Los residentes de un municipio que se desplacen por motivos de trabajo o estudio a un municipio colindante, el cual tenga un peaje intermedio estarán exonerados del pago. Para tales efectos, el gobierno nacional y las entidades territoriales reglamentarán el procedimiento para acreditar dicha situación y hacer efectiva la exoneración.</p> <p>Parágrafo 1. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.</p> <p>Parágrafo 2. Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 10.</p> <p>Parágrafo 4. Se entiende también las vías "Concesionadas".</p> <p>Parágrafo 5. Para garantizar la transparencia y el correcto funcionamiento del sistema de recaudo electrónico de peajes, el Ministerio de Transporte en coordinación con el Ministerio de Tecnologías de la Información y las Comunicaciones, establecerán un sistema de auditoría. Para esto, deberán crear un sistema que sea capaz de generar reportes en tiempo real y ofrecer una trazabilidad completa de todas las transacciones. La auditoría abarcará aspectos de seguridad, y precisión de las tarifas aplicadas. Además, deberá contar con herramientas de análisis de datos avanzadas para la detección de irregularidades o desviaciones.</p>	<p>Artículo 4º. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 22. DESTINO DE LOS RECURSOS DEL PEAJE. En la asignación de los recursos del Instituto Nacional de Vías, recaudados por peajes, será invertido el 100%, para construcción, rehabilitación y conservación del corredor vial donde se realice el recaudo.</p> <p>En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revíta a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley.</p> <p>Artículo 5º. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 30. DEL CONTRATO DE CONCESIÓN. La Nación, los departamentos, los distritos y los municipios, en sus respectivos perímetros, podrán en forma individual o combinada o a través de sus entidades descentralizadas del sector de transporte, otorgar concesiones a particulares para la construcción, rehabilitación y conservación de proyectos de infraestructura vial.</p> <p>Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y los municipios podrán establecer peajes y/o valorización. El procedimiento para causar y distribuir la valorización, y la fijación de peajes se regula por las normas sobre la materia. La fórmula para la recuperación de la inversión quedará establecida en el contrato y será de obligatorio cumplimiento para las partes, la cual deberá sujetarse a los principios contenidos en el artículo 21 de la presente ley y la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.</p> <p>La variación de estas reglas sin el consentimiento del concesionario implicará responsabilidad civil para la entidad quien, a su vez, podrá repetir contra el funcionario responsable.</p> <p>En los contratos que por concesión celebre el Instituto Nacional de Vías, se podrán incluir los accesos viales que hacen parte de la infraestructura distrital o municipal de transporte.</p> <p>Parágrafo 1. Los municipios, los departamentos, los distritos y la Nación podrán aportar partidas presupuestales para proyectos de infraestructura en los cuales, de acuerdo con los estudios, los concesionarios no puedan recuperar su inversión en el tiempo esperado.</p> <p>Parágrafo 2. Los contratos a que se refiere el inciso 20. del artículo 81 de la Ley 80 de 1993, que a partir de la promulgación de esa Ley se celebren, se sujetarán en su formación a lo dispuesto en la misma. Sin embargo, estos no estarán sujetos a lo previsto en el numeral 4 del artículo 44 y el inciso 20. del artículo 45 de la citada ley. En el Pliego de Condiciones se señalarán los criterios de adjudicación.</p> <p>Parágrafo 3. Bajo el esquema de concesión, los ingresos que produzca la obra dada en concesión serán asignados en su totalidad al concesionario privado, hasta tanto éste obtenga dentro del plazo estipulado en el contrato de concesión, el retorno al capital invertido. El Estado recuperará su inversión con los ingresos provenientes de la</p>
<p>operación una vez culminado el período de concesión.</p> <p>Artículo 6º. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 33. GARANTÍAS DE INGRESO. Para obras de infraestructura de transporte, por el sistema de concesión, la entidad concedente podrá establecer garantías de ingresos mínimos utilizando recursos del presupuesto de la entidad respectiva. Igualmente, se establecerá que cuando los ingresos sobrepasen el máximo, los ingresos adicionales deberán ser transferidos a la entidad contratante a medida que se cause o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.</p> <p>Artículo 7º. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:</p> <p>ARTÍCULO 3. ÁMBITO DE APLICACIÓN. La presente ley es aplicable a todos aquellos contratos en los cuales las entidades estatales encarguen a un inversionista privado el diseño y construcción de una infraestructura y sus servicios asociados, o su construcción, reparación, mejoramiento o equipamiento, actividades todas estas que deberán involucrar la operación y mantenimiento de dicha infraestructura.</p> <p>También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.</p> <p>En estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, de acuerdo con la reglamentación marco que para tal efecto expida el Gobierno Nacional, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.</p> <p>Cuando se trate de Asociaciones Público-Privadas para el desarrollo de infraestructura vial, la retribución deberá tener en cuenta la reglamentación marco que expida el Gobierno Nacional, además de los aspectos señalados en el inciso anterior.</p> <p>Los procesos de selección y las reglas para la celebración y ejecución de los contratos que incluyan esquemas de Asociación Público Privada se regirán por lo dispuesto en la Ley 80 de 1993 y la Ley 1150 de 2007, salvo en las materias particularmente reguladas en la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. Sólo se podrán realizar proyectos bajo esquemas de Asociación Público-Privada cuyo monto de inversión sea superior a seis mil (6.000) SMMLV.</p> <p>Parágrafo 2. Aquellos sectores y entidades para las cuales existan normas especiales que regulen la vinculación de capital privado para el desarrollo de proyectos, continuarán rigiéndose por dichas normas o darán cumplimiento a lo previsto en la presente ley, una vez se encuentren reglamentadas las particularidades aplicadas en dichos sectores.</p> <p>Parágrafo 3. El Gobierno Nacional podrá reglamentar las condiciones para el cumplimiento de la disponibilidad, los niveles de servicio, estándares de calidad, garantía de continuidad del servicio y más elementos que se consideren necesarios para el desarrollo de los esquemas de Asociación Pública Privada a que se refiere la</p>	<p>presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.</p> <p>Artículo 8º. Prohibición de peajes internos y en vías terciarias. Los Municipios, Distritos y áreas metropolitanas no podrán establecer peajes internos, cobrar tasas o precios públicos por la construcción, operación, mantenimiento, acceso y uso de la infraestructura de transporte interna, ni tampoco para áreas de alta congestión o de alta contaminación.</p> <p>Las entidades del orden nacional y territorial tendrán prohibida la instalación de peajes en vías terciarias.</p> <p>Artículo 9º. Destinación de recursos de peajes para la red vial terciaria. Con el fin de fortalecer la conectividad rural y mejorar la infraestructura vial en zonas estratégicas para el desarrollo agropecuario y social, se destinará como mínimo el 5% del recaudo neto de los peajes nacionales y concesionados al mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la red vial terciaria.</p> <p>Parágrafo. El Ministerio de Transporte, en coordinación con el Instituto Nacional de Vías Regionales (INVIR), reglamentará la distribución y ejecución de estos recursos, priorizando las vías que faciliten el acceso a mercados, centros de salud, instituciones educativas y corredores productivos agropecuarios. La destinación de estos fondos deberá garantizar la sostenibilidad del sistema vial concesionado y el cumplimiento de los compromisos contractuales vigentes.</p> <p>Artículo 10º. Implementación de auxiliares en puntos de peaje durante congestiones vehiculares. Las entidades responsables de la operación de peajes podrán implementar mecanismos alternativos de gestión vehicular para mejorar el tráfico y evitar embotellamientos. Entre ellos, podrán contar con personal auxiliar en los puntos de peaje, cuya función será recibir el pago de forma expedita en situaciones de congestión que superen el tiempo de espera razonable, definido en la reglamentación que realizará el Ministerio de Transporte en un plazo no menor a 6 meses contados a partir de la promulgación de la presente ley.</p> <p>Parágrafo 1. Los auxiliares podrán gestionar los pagos mediante datáfonos móviles, dispositivos electrónicos alternativos u otros métodos de pago, garantizando la trazabilidad de las transacciones y la eficiencia en el flujo vehicular. La activación de estos auxiliares se realizará conforme a un protocolo previamente establecido por la entidad operadora, basado en indicadores de tiempo de espera máximo permitido o alertas de alta congestión.</p> <p>Parágrafo 2. El personal deberá estar debidamente capacitado en gestión de pagos, atención al ciudadano y control de tránsito, garantizando un trato adecuado a los usuarios. Además, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o la entidad territorial competente implementará un sistema de monitoreo continuo en los puntos de peaje, con evaluaciones periódicas del desempeño de los auxiliares para optimizar el servicio y mejorar la experiencia del usuario.</p> <p>Artículo 11º. Excepciones al pago de peajes. Es obligación de todo vehículo automotor que transite por las carreteras del país, si existe peaje, cancelar el precio establecido, salvo las excepciones de ley; sin embargo, no estará obligado a pagar el peaje en los siguientes casos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Cuando la vía se encuentra en mal estado en por lo menos 100 metros consecutivos, en cualquier punto de su trayecto.

2. Cuando se presenten embotellamientos de más de 10 minutos en la zona del peaje, o por 30 minutos en otro sitio parte de la concesión y/o administración del peaje, por causa atribuible al responsable de la vía.
3. Cuando la vía resulte cerrada por accidentes de tránsito ocasionados por el mal estado de la vía, por un tiempo superior a los 30 minutos.

Para tal efecto, el sistema de cobro se suspenderá hasta tanto retorne la normalidad en la vía. Y se autoriza a la autoridad de tránsito competente de la jurisdicción, al operador de la concesión y/o al INVIA, a levantar las barreras (talanqueras) en las estaciones de peajes y permitir el paso de los vehículos mientras persista el represamiento vehicular.

Parágrafo. Es obligación del Ministerio de Transporte, compelir a los funcionarios de peajes a darle cumplimiento a esta norma y las autoridades de Policía velarán por que se cumpla.

Artículo 12º. Informe al congreso de la república. El Ministerio de Transporte, el Instituto Nacional de Vías y la Agencia Nacional de Infraestructura de acuerdo a su competencia presentarán anualmente informes en sesión formal de las Comisiones Sextas Conjuntas de Senado y Cámara, en los cuales se incluirán los siguientes temas:

- a) Síntesis de los contratos de concesión que se encuentran vigentes.
- b) Estado de las obras y vías concesionadas con peajes.
- c) Evolución de las tarifas de peajes y sus incrementos anuales.
- d) Número de cestas de peajes en operación, entidad a cargo y distribución geográfica - de cada una.
- e) Reporte de contratos de concesión próximos a terminar en un plazo de 5 años.
- f) Avance sobre el uso de las tecnologías para el eficiente recaudo de los peajes.
- g) Estudio de los efectos negativos y positivos hacia poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos.
- h) Cantidad de recursos recaudados y ejecutados derivados de los peajes.
- i) Especificación de los nuevos peajes concesionados y sus estudios previos.
- j) Análisis de tiempos restante que le quedan a las vías concesionadas con peajes y posibles prórrogas.
- k) Estrategias que permitan el desmonte de peajes sobre el territorio colombiano.

Independiente a la sesión formal conjunta, estos informes deberán ser remitidos a todos los Senadores y Representantes a la Cámara vía física y/o electrónica e igualmente socializados con la ciudadanía, gremios y sindicatos de trabajadores, de los distintos sectores económicos que sean afectados directamente. Para tal efecto se realizarán audiencias públicas, y se divulgarán los informes a través de los diferentes medios de comunicación masivos e instrumentos que designa la ley para los fines informativos a la ciudadanía.

Parágrafo 1. Las audiencias públicas además de contar con la participación de los ya mencionados, también incluirá la participación de representantes de la población afectada de municipios colindantes a las vías concesionadas.

Parágrafo 2. La convocatoria a la audiencia pública será abierta y se debe publicitar con tres meses de antelación. En ninguna circunstancia se podrá prohibir la participación de ninguna persona o sector.

Artículo 13º. Valoración estatal periódica. Créese la Comisión de Valoración y Seguimiento

al costo de las carreteras, la cual estará bajo el mando de INVIA y tendrá como objetivo principal hacer seguimiento a los costos de las vías, en pro de garantizar la total transparencia y exactitud en el proceso de establecimiento del costo de las vías por parte de los concesionarios, a fin de evitar sobrecostos en los peajes.

Artículo 14º. Aplicación de la ley. La presente ley aplica para los peajes concesionados y los no concesionados, sin perjuicio de las excepciones establecidas en ella. Las disposiciones aquí contenidas sólo se aplicarán para las nuevas concesiones de peajes y serán de manera progresiva.

Para los peajes ya existentes, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), en coordinación con las autoridades departamentales y municipales, deberá realizar una revisión técnica, social y económica dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la presente ley para determinar la viabilidad de su permanencia, reubicación o desmonte.

En caso de que un peaje existente no cumpla con los criterios de equidad tarifaria, impacto social, distancias mínimas establecidas o genere una afectación desproporcionada a la población, deberá ser modificado o desmontado dentro de los siguientes doce (12) meses.

Esta revisión priorizará los peajes ubicados en áreas metropolitanas y vías terciarias, conforme a lo dispuesto en el Artículo 8 de la presente ley.

ARTÍCULO 15º. Vigencia. La presente Ley entrará a regir a partir de su sanción, promulgación y publicación en el diario oficial y deroga las disposiciones que le sean contrarias.


ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

CONTENIDO

Gaceta número 2184 - martes, 18 de noviembre de 2025

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Págs.

Informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley número 198 de 2025 Senado, por medio del cual se declara Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación el Festival de Música Latinoamericana y Popular Joselito Mora celebrando en el municipio de Cuaspud Carlosama y se dictan otras disposiciones..... 1

Informe de ponencia positiva para primer debate al proyecto de ley número 87 de 2025 Senado, por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales, distancias mínimas y otras disposiciones correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales..... 5