

Bogotá D.C., Julio de 2025

Doctor
DIEGO ALEJANDRO GONZALEZ GONZALEZ
Secretario General
Senado de la República

PL. 87/25

Ref. Presentación Proyecto de Ley Orgánica "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".

Conforme con lo previsto en los artículos 139, 140 y siguientes de la Ley 5ª de 1992, presentamos a consideración del Congreso de la República el Proyecto de Ley Orgánica "Por medio de la cual se crean 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 y se dictan otras disposiciones".

Por tal motivo, se anexa el documento original y en digital una copia en formato PDF firmado y una copia en formato digital Word sin firmas.

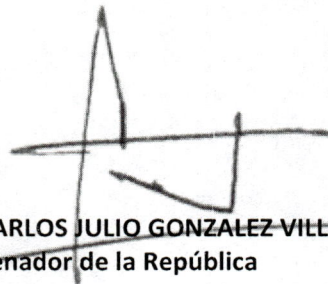
Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

Alejandro García R

ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Representante a la Cámara por Risaralda



CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República

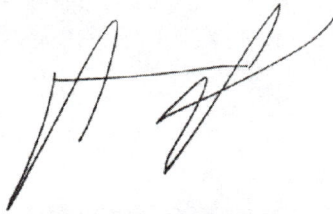




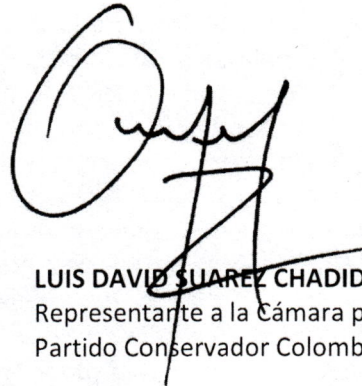
CAROLINA GIRALDO BOTERO
Representante a la Cámara por Risaralda



ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Senadora de la República



Alex Flórez Hernández
Senador de la República



LUIS DAVID SUÁREZ CHADID
Representante a la Cámara por Sucre
Partido Conservador Colombiano



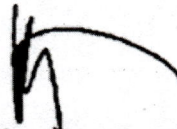
GABRIEL ERNESTO PARRADO DURÁN
Representante a la Cámara por el Meta
Pacto Histórico - PDA



SANTIAGO OSORIO MARÍN
Representante a la Cámara Caldas
Partido Alianza Verde

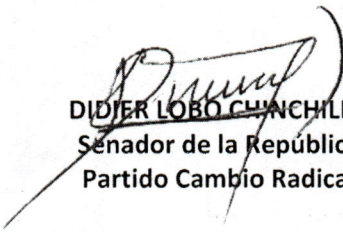


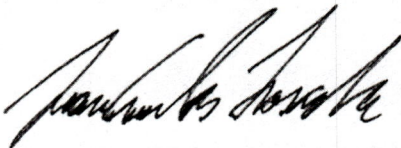
ANA CAROLINA ESPITIA JEREZ
Senadora de la República
Alianza Verde



TEMÍSTOCLES ORTEGA NARVÁEZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical




DIDJER LOBO CUNCHILLA
Senador de la República
Partido Cambio Radical


JUAN CARLOS LOZADA VARGAS
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Liberal Colombiano


LORENA RÍOS CUÉLLAR
Senadora de la República

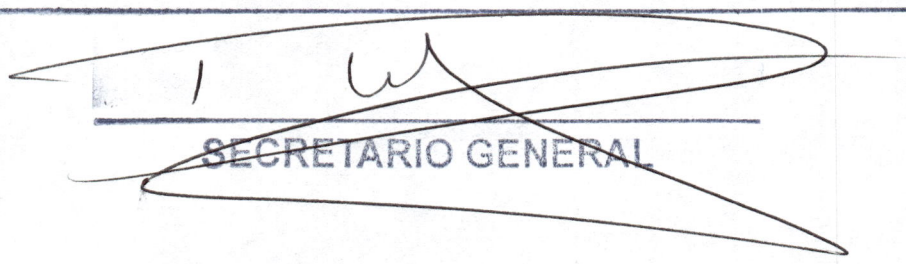

INTI ASPRILLA REYES
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 30 del mes Julio del año 2023

se radicó en este despacho el proyecto de ley N°. 87 Acto Legislativo N°. _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: _____


SECRETARIO GENERAL



PROYECTO DE LEY ORGÁNICA N° ____ 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".

El Congreso de Colombia,

DECRETA:

Artículo 1°. 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.

Artículo 2°. 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.

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.

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.

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.

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.

Artículo 3°. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así

ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, ésta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.



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

Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, 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.
- c) 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.
- d) 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.

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.

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.
- e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.
 - f) 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.
 - 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 aquel en el que se efectuará el reajuste.
 - 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.

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.

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.

Parágrafo 3. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 10.

Parágrafo 4. Se entiende también las vías "Concesionadas".

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.

Artículo 4°. Modifíquese el Artículo 22 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:



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.

En los eventos en que se trate de infraestructura vial que se revierte a la Nación o a las entidades territoriales, se seguirán las reglas previstas en el literal d) del artículo 21 de la presente ley.

Artículo 5°. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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 operación una vez culminado el período de concesión.

Artículo 6°. Modifíquese el Artículo 33 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B



(+57) 313 377 4142



fabian.diaz.comunidad



fabian.diaz.plata



@FabianDiazPlata



FABIAN
DIAZ

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 causen o ser llevados a reducir el plazo de la concesión, o utilizados para obras adicionales, dentro del mismo sistema vial.

Artículo 7°. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 1508 del 2012, el cual quedará así:

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.

También podrán versar sobre infraestructura para la prestación de servicios públicos.

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.

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.

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.

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.

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.

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 presente ley, pudiendo aplicar criterios diferenciales por sectores.



Artículo 8°. 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.

Las entidades del orden nacional y territorial tendrán prohibida la instalación de peajes en vías terciarias.

Artículo 9°. 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.

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.

Artículo 10°. 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.

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.

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 mejorar la experiencia del usuario.

Artículo 11°. 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:

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 INVIAS, 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, compeler a los funcionarios de peajes a darle cumplimiento a esta norma y las autoridades de Policía velarán por que se cumpla.

Artículo 12°. 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 casetas 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 13°. Valoración estatal periódica. Créese la Comisión de Valoración y Seguimiento al costo de las carreteras, la cual estará bajo el mando de INVIAS 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 14°. 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.

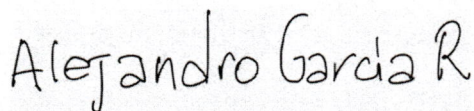
Esta revisión priorizará los peajes ubicados en áreas metropolitanas y vías terciarias, conforme a lo dispuesto en el Artículo 8 de la presente ley.

ARTÍCULO 15°. 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.

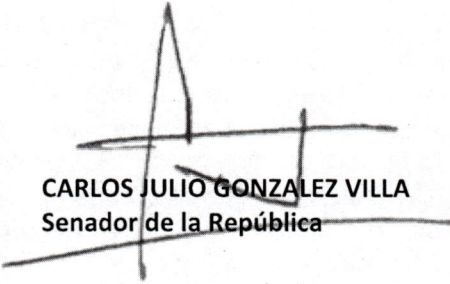
Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República

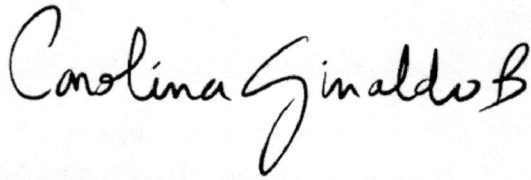


ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Representante a la Cámara por Risaralda



CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República

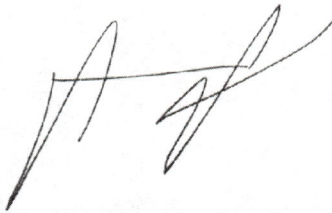




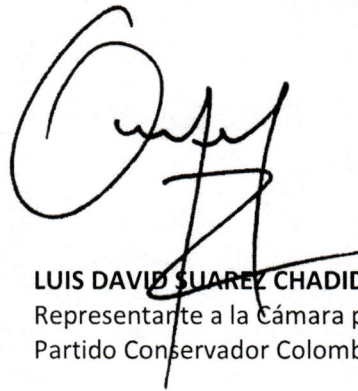
CAROLINA GIRALDO BOTERO
Representante a la Cámara por Risaralda



ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Senadora de la República



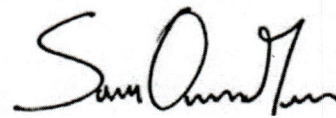
Alex Flórez Hernández
Senador de la República



LUIS DAVID SUAREZ CHADID
Representante a la Cámara por Sucre
Partido Conservador Colombiano



GABRIEL ERNESTO PARRADO DURÁN
Representante a la Cámara por el Meta
Pacto Histórico - PDA



SANTIAGO OSORIO MARIN
Representante a la Cámara Caldas
Partido Alianza Verde

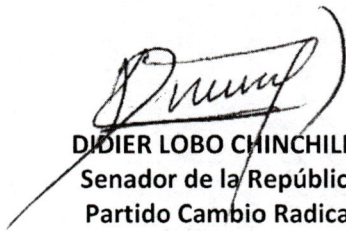


ANA CAROLINA ESPITIA JEREZ
Senadora de la República
Alianza Verde

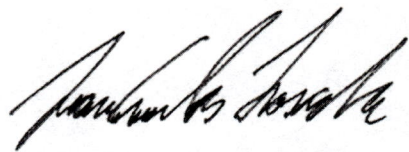


TEMÍSTOCLES ORTEGA NARVÁEZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical





DIDIER LOBO CHINCHILLA
Senador de la República
Partido Cambio Radical



JUAN CARLOS LOZADA VARGAS
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Liberal Colombiano



LORENA RÍOS CUÉLLAR
Senadora de la República



INTI ASPRILLA REYES
Senador de la República



EXPOSICIÓN DE MOTIVOS
PROYECTO DE LEY ORGÁNICA N° ____ DE 2025 SENADO

"Por medio de la cual se crean 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 y se dictan otras disposiciones".

La presente exposición de motivos se compone de 5 apartes, así:

Contenido

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY	14
II. OBJETO DEL PROYECTO	15
III. JUSTIFICACIÓN	16
IV. IMPACTO FISCAL	40
V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO	41

I. ANTECEDENTES DEL PROYECTO DE LEY

El suscrito Senador ha radicado en diferentes oportunidades la presente iniciativa de Ley, así:

- El 13 de diciembre de 2018 radiqué ante la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley N° 299/2018 C "Por medio del cual se modifica la ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes", el cual tenía por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras. Fue designado ponente el Representante Wilmer Leal, quien radicó ponencia positiva para primer debate, pero fue archivada el 17 de junio de 2019 de conformidad con el artículo 157 de la Ley 5 de 1992.
- El 23 de julio de 2019 radiqué ante la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley N° 025 de 2019 C "Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes", el cual tenía por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras. El 21 de junio de 2020 fue archivada por tránsito de legislatura conforme al artículo 190 de la Ley 5 de 1992.
- El 20 de julio de 2020 radiqué ante la Cámara de Representantes el Proyecto de Ley N° 096 de 2020 C "Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes.", el cual tenía 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. Fueron designados ponentes los Representantes Alfredo Cuello, Milton Angulo y Adriana Gómez, quienes rindieron ponencia negativa, por lo cual fue archivado el 21 de octubre de 2020 de conformidad con el artículo 157 de la Ley 5 de 1992.



- El 27 de abril de 2021, con el apoyo de otros Representantes a la Cámara radiqué el Proyecto de Ley N° 602 de 2021 C “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”, el cual tenía por objeto crear 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. Fueron designados como ponentes los Representantes Rodrigo Rojas, León Muñoz y Aquileo Medina, quienes rindieron ponencia positiva para primer debate, aprobado el 15 de junio de 2021. Los mismos ponentes radicaron ponencia para segundo debate el 25 de enero de 2022, pero el 21 de junio de 2022 fue archivado por tránsito de legislatura conforme al artículo 190 de la Ley 5 de 1992.
- El 21 de julio de 2022 radiqué ante el Senado de la República el Proyecto de Ley N° 024 de 2022 S “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”, el cual tenía por objeto reestructurar el régimen tarifario de los peajes en la infraestructura vial de transporte terrestre a cargo de la nación y de las entidades territoriales y, muy especialmente, fijar como límite para la instalación de las casetas de peajes una distancia que en ningún caso sea inferior a los 150 km. Fue designado como ponente el Senador Gustavo Moreno, quien el 28 de noviembre de 2022 radicó ponencia positiva para primer debate. Sin embargo, el 21 de junio de la presente anualidad fue archivado por tránsito de legislatura conforme al artículo 190 de la Ley 5 de 1992.
- El 25 de julio de 2023 radiqué ante el Senado de la República el Proyecto de Ley 037 de 23 senado “Por medio de la cual se crean 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”, el cual fue acumulado con el proyecto de ley 090 de 2023 Senado, esta iniciativa fue remitida a la Comisión Sexta para su estudio, donde se le asignó ponente para primer debate a los Senadores Soledad Tamayo Tamayo quien rindió Ponencia Negativa (Gaceta 193 de 2024) y Alex Florez Hernandez rindió Ponencia Positiva (Gaceta 199 de 2024), siendo aprobada con suficiente mayoría la Ponencia Positiva, que fue discutida y aprobada el pasado 07 de mayo de 2024, posteriormente se rindió Ponencia Positiva para segundo debate, la cual fue publicada en la Gaceta del Congreso 746 de 2024, el 04 de junio de 2024, donde por más de un año pacientemente espero agendamiento por parte de la Mesa Directiva del Senado, hasta su archivo el pasado 20 de junio de 2025, de conformidad al artículo 190 de la Ley 5 de 1992.

Conforme al anterior recuento legislativo, este proyecto de ley de mi autoría se ha radicado previamente en seis (6) ocasiones, pero ha sido archivado en distintas legislaturas. Sin embargo y debido a la gran importancia de este tema para la sociedad colombiana, se vuelve a presentar esta nueva versión conservando el espíritu de los proyectos mencionados con anterioridad y con modificaciones a fin de mejorar su redacción, para que pueda ser discutido y aprobado en esta legislatura.

II. OBJETO DEL PROYECTO



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B



(+57) 313 377 4142



fabian.diaz.comunidad



fabian.diaz.plata



@FabianDiazPlata



FABIAN
DIAZ

El presente proyecto de ley crea los 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.

III. JUSTIFICACIÓN

Del estado de los peajes en Colombia y su regulación.

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.

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 empezó a ajustar el marco normativo para poder impulsar este tipo de proyectos.

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”).

La descentralización de la infraestructura vial y la responsabilidad de apropiación de recursos presupuestales para la conservación, rehabilitación y mantenimiento de vías.

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.

Así pues, en primera medida, la Ley 105 de 1993, definió la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, en los siguientes términos:

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



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:

1. La red nacional de carreteras, con sus zonas, facilidades, y su señalización, que se define de acuerdo con los siguientes criterios:

- 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.

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.

Las carreteras nacionales podrán convertirse en departamentales a petición del departamento respectivo, si éste demuestra la capacidad para su rehabilitación y conservación. (...)

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:

- 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 territorial correspondiente de las vías interdepartamentales que no sean parte de la red nacional.
- e. Las vías alternas que se le transfieran con ocasión de la construcción de una variante de una carretera Nacional, si a juicio del Ministerio de Transporte reúne las características de ésta.

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 transfieran cuando se acometa la construcción de una vía nacional o departamental.

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.

De tal manera, el artículo 19 de la Ley 105 de 1993, señala:

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".

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.

Así mismo, dispone el artículo 20 de la Ley 105 de 1993:

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.

Para estos efectos, la Nación y las entidades territoriales harán las apropiaciones presupuestales con recursos propios y con aquellos que determine esta Ley.

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 *ibidem* indica que:

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

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



Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas.(...)

A renglón seguido, la norma establece los principios que se deberán observar para la fijación del cobro de peajes:

- 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.

Parágrafo 1o. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de transporte.

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

Parágrafo 3o. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1o.

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

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.

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:



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.

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. (...).

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. (...).
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.

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.

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 periodo de la concesión, la Nación o la entidad territorial, según corresponda, podrá recuperar su inversión con la operación de la obra.

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.

De las vías de la red vial nacional

De las vías no concesionadas de la Red Vial Nacional

Por un lado, el Instituto Nacional de Vías — INVIAS - 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]a ejecución de las políticas, estrategias, planes, programas y 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".

El INVÍAS 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.

En tal sentido, los contratos celebrados por el INVÍAS 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.

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".*

Asimismo, el INVÍAS 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 INVÍAS.

De las vías concesionadas de la Red Vial Nacional

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.

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 2° de la Ley 1508 de 2012 en los siguientes términos:

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 (...).

Por su parte, el numeral 4º del artículo 32 de la Ley 80 de 1993 define los contratos de concesión como:

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



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 periodos entre 25 y 30 años. **Esta inversión y la operación y mantenimiento de la infraestructura concesionada serían 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).

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%C3%B3micos/3760.pdf>



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 6°. 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 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 INVIAS.

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-esto-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>



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 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 junio de 2023, el país cuenta con 180 casetas de peajes, de los cuales 147 son administrados por el Instituto Nacional de Vías, Invías, y la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI y 27 hacen parte de administraciones departamentales, distritales y municipales.⁶

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 dicente 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*

⁶ Mapa de peajes en Colombia: ¿cuántos hay y cuánto se paga en cada uno?, W Radio. Extraído de: <https://www.wradio.com.co/2023/06/29/mapa-de-peajes-en-colombia-cuantos-hay-y-cuanto-se-paga-en-cada-uno/>

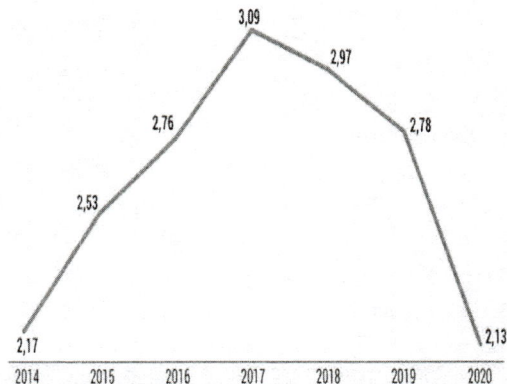


y hay que pagarla. En el programa que vamos a sacar nosotros, vamos a tener peajes cada 40 kilómetros, que es lo que permite la ley, y se van a tener las tarifas que permite la ley”⁷.

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”⁸.

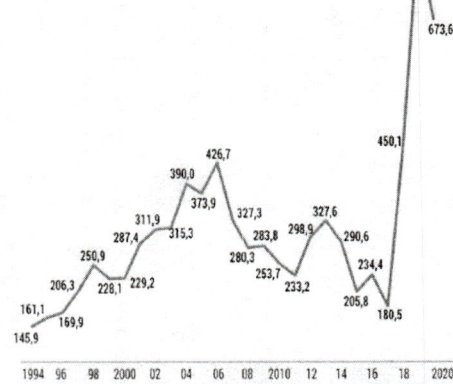
¿Cuánto ha recaudado la ANI en peajes?

Cifras en billones de pesos



¿Cuánto ha recaudado el INVÍAS en peajes?

Cifras en miles de millones de pesos



Fuente: El Espectador.⁹

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 billones¹⁰.

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

⁷ 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/>

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 Cuartas Rodríguez, Pilar, “En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones”, El Espectador. Extraído de: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>

¹⁰ 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.semana.com/economia/articulo/los-peajes-estan-por-las-nubes-esto-responde-el-gobierno/202119/>



peajes más caros de la región se encuentran en Chile, (US\$6,07) Colombia (US\$4,97) y México (US\$4,49)¹¹, como lo evidencia la siguiente gráfica¹²:



Fuente: La República.¹³

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 Latina¹⁴ 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, Sargentillo, 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 dólares¹⁵.

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.

¹¹ 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>

¹² Ibid.

¹³ Ibid.

¹⁴ World Economic Forum - WEF, Op. cit.

¹⁵ Información suministrada por la Federación Colombiana de Transportadores de Carga por Carretera - Colfecar, correspondiente al 2021.



Las siguientes tablas dan cuenta de las tarifas más altas en los peajes a cargo de la ANI y del INVIAS, 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
Marahuaco	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 Inviás?

Cifras en pesos

	I: Automóviles, camperos, camionetas, microbuses con ejes de llanta sencilla	II: Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes
Cocorná	12.800	20.100
Puerto triunfo	12.800	20.100
Cerritos II	12.700	14.500
Carimagua	12.700	18.400
Aguas negras	11.100	14.000
La Gómez	11.100	14.000
Zambito	11.100	14.000
Cano	10.600	11.300
Morrison	10.000	10.900
Pailitas	10.000	10.900

	III	IV	V	VI	VII
Marahuaco	16.600	29.000	91.100	121.600	135.100
Puerto Colombia	15.500	27.200	85.200	113.500	126.000
Papiros	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 lí	19.700	51.900	58.600	65.000	78.000
Sopó	26.900	39.600	54.000	54.500	-

	III: Vehículos de pasajeros y de carga de tres y cuatro ejes	IV: Vehículos de carga de cinco ejes	V: Vehículos de carga de seis ejes
Cerritos II	35.900	47.000	53.800
Aguas negras	32.900	39.400	46.300
La Gómez	32.900	39.400	46.300
Zambito	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
Mediacanoa	29.400	38.300	44.100
Paso de la torre	29.400	38.300	44.100

Fuente: El Espectador.¹⁶

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 Inviás, que el de las vías concesionadas a cargo de la ANI.

Así, las carreteras gestionadas por INVIAS 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.

¹⁶ Cuartas Rodríguez, Pilar, "En Colombia hay 177 peajes y han recaudado más de \$26 billones", El Espectador. Extraído de: <https://www.elespectador.com/noticias/investigacion/en-colombia-hay-177-peajes-y-han-recaudado-mas-de-26-billones/>



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 INVIAS reflejarán un incremento del 1,61%, que corresponde el 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 contrato¹⁷.

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 COVIANDINA 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%)**¹⁸. (Subrayado fuera de texto).

Por lo tanto, sin la referida 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 tabla¹⁹:

	Boquerón I y II	Naranjal	Pipiral
--	-----------------	----------	---------

¹⁷ Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, *Operación estadística de tráfico y recaudo del modo carretero*, 2016. Disponible en:

https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:fgSz2nxZgDgJ:https://www.ani.gov.co/sites/default/files/u410/metodologia_modos_carretero.docx+&cd=18&hl=es&ct=clnk&gl=co

¹⁸ Concesionaria Vial Andina - Coviandes, *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://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-0>

¹⁹ Fuente: elaboración propia, con base a:

Concesionaria Vial Andina - Coviandes, *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://coviandina.com/noticias/el-proyecto-chirajara-fundadores-avanza-en-su-construccion-para-conectar-de-manera-mas-0>

- Concesionaria Vial Andina - Coviandes, *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://www.coviandes.com/noticias/desde-el-15-de-febrero-de-2020-se-modifican-las-tarifas-en-las-estaciones-de-peaje-de-la>



	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %	Tarifas 2020	Tarifas previstas 2021	Incr. %
Categoría I	\$13.200	\$14.400	9,09	\$11.200	\$12.200	8,93	\$18.500	\$20.200	9,19
Categoría II	\$39.200	\$42.900	9,44	\$29.400	\$32.200	9,52	\$36.400	\$39.900	9,62
Categoría III	\$19.700	\$21.600	9,64	\$22.200	\$24.300	9,46	\$24.900	\$27.300	9,64
Categoría IV	\$51.900	\$56.800	9,44	\$43.600	\$47.700	9,40	\$43.600	\$47.700	9,40
Categoría V	\$58.600	\$64.200	9,56	\$50.800	\$55.600	9,45	\$47.500	\$52.000	9,47
Categoría VI	\$65.000	\$71.200	9,54	\$58.600	\$64.200	9,56	\$72.800	\$79.700	9,48
Categoría VII	\$78.000	\$85.400	9,49	\$65.000	\$71.200	9,54	\$94.200	\$103.200	9,55

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 conlleva, 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 trámite 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 Tasa 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 “...la 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 lo 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 \$3.500.000.000,00 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 No. 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 le 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



(...)

Lo cual significa que, el Proyecto de Ley contó, de conformidad a la certificación de Relatoría Senado, con una Proposición de Aplazamiento a la discusión de la iniciativa en caso de agendarse y una proposición de Archivo la cual tiene prelación en caso de abrirse el debate, igualmente 5 proposiciones de eliminación individual a los artículos, 2, 3, 4, 8 y 9, las anteriores sin ninguna justificación; lo cual denota una evidente y sistemática intención de no dar discusión y/o proponer constructivamente a la iniciativa, por el contrario, archivarla sin el mínimo debate.

Igualmente, el suscrito Senador en el transcurso de las sesiones, tuvo conocimiento de variedad de proposiciones radicadas por diferentes bancadas, las cuales desde la perspectiva de cada Senador podrían contribuir a mejorar la iniciativa, lo cual es dable reconocer, y por lo cual, una vez decantadas según su necesidad y pertinencia fueron adecuadas en el texto radicado en esta oportunidad, así:

Al Artículo 2, El Senador Didier Lobo Chinchilla, propuso la eliminación de un inciso y la inclusión de un párrafo a efectos de hacer un ajuste de forma y complementar la idea original. Así, se acoge integralmente lo propuesto en lo que respecta a su contenido, no obstante, no se incluye bajo la connotación de "Párrafo", entendiendo que los párrafos son aclaratorios y lo contenido en la propuesta es de carácter dispositivo.

proyecto de Ley orgánica número 037 de 2023 Senado – Acumulado con el proyecto de Ley número 090 de 2023 Senado: "Por medio de la cual se crean 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"

Referencia: Proposición modificatoria del proyecto de Ley orgánica número 037 de 2023 Senado – Acumulado con el proyecto de Ley número 090 de 2023 Senado: "Por medio de la cual se crean 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"

Solicito se adicione un párrafo y modifique el artículo 2 del proyecto de Ley orgánica número 037 de 2023 Senado – Acumulado con el proyecto de Ley número 090 de 2023 Senado.


El cual quedará así:

ARTÍCULO 2. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes.

(...)

Además, la reglamentación deberá establecer la distancia mínima entre las casetas de peajes, de manera que esta nunca sea menor a 150 kilómetros.

Parágrafo. 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 hasta el punto central de la siguiente, utilizando herramientas geoespaciales certificadas por el Instituto Nacional de Vías (INVIAS).





DIDIER LOBO CHINCHILLA
Senador de la República

- Igualmente, el Senador Jonathan Pulido, propuso modificar el artículo 2, incluyendo una revisión de la estructura de la fórmula tarifaria cada quinquenio, basado en condiciones económicas, financieras y sociales.



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

 (+57) 313 377 4142
 fabian.diaz.comunidad

 fabian.diaz.plata
 @FabianDiazPlata



Bogotá, marzo de 2025

Distinguido
EFRAÍN CEPEDA SARRAHA
Presidente del Senado de la República

Cordial Saludo,

Respetuosamente me permito presentar **PROPOSICIÓN MODIFICATORIA AL ARTÍCULO 2** del Proyecto de Ley No. 037 de 2024 Acumulado con el P. 090 de 2024. Por medio de la cual se crean 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.

ARTÍCULO MODIFICADO

ARTÍCULO 3. Lineamientos de la estructuración tarifaria de peajes. El Ministerio de Transportes y el Departamento Nacional de Planeación, previo estudio técnico, económico, financiero y social, expresarán dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de esta ley, una reglamentación marco que establezca 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 cinco (5) años, con base en las condiciones técnicas, económicas, financieras y sociales que reflejen la necesidad de introducir cambios.

1.-

JUSTIFICACIÓN

La modificación propuesta busca garantizar que la estructura tarifaria de los peajes en Colombia se mantenga actualizada y en concordancia con las

*De 037
04-03-2025*

externalidades generadas por el tránsito vehicular, el estado y uso de la infraestructura y la recuperación de los costos de operación y mantenimiento.

Atentamente,

[Firma]
JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ
SENADOR

Al Artículo 3 La Senadora Karina Espinosa Oliver, propuso ampliar los exentos de cobro de peajes, lo cual es pertinente y con correcciones de forma se acoge en el texto.



KARINA ESPINOSA OLIVER
SENADORA DE LA REPÚBLICA
2022-2026

Karina Espinosa
SENADORA

PROPOSICIÓN MODIFICATIVA

Proyecto de Ley Orgánica No. 037 de 2023 Senado – Acum. proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado: "Por medio de la cual se crean 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"

Modifíquese el artículo 3 del Proyecto de Ley Orgánica No. 037 de 2023 Senado – Acum. proyecto de Ley No. 090 de 2023 Senado "Por medio de la cual se crean 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", el cual quedará así:

Artículo 3. Modifíquese el Artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

Artículo 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. ...

...
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, ESE (Empresa Social del Estado) Municipales, Vehículos, Carrotaques y Maquinaria Amarilla de la UNGRD (Unidad Nacional de Gestión de Riesgos de Desastres y CDGRD (Consejos Departamentales de Gestión de Riesgos de Desastres) 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.

Justificación:

En el marco de la Ley 1523 de 2012, que establece la Política Nacional de Gestión del Riesgo de Desastres y crea el Sistema Nacional de Gestión del Riesgo de

AGIT VIVE LA DEMOCRACIA
Edificio Nuevo del Congreso - Segundo Piso - Oficina 208

[Firma]
06.03.2025



fabindiaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142
 fabindiazcomunidad

fabindiaz.plata
 @FabianDiazPlata





KARINA ESPINOSA OLIVER
SENADORA DE LA REPÚBLICA
2022-2026

Desastres (SNGRD), se reconoce la gestión del riesgo como una política pública esencial, orientada a proteger la vida, la integridad y los bienes de la población, así como a garantizar la sostenibilidad ambiental y el desarrollo territorial seguro.

El artículo 1 define la gestión del riesgo como un proceso social permanente, cuyas acciones deben ser sostenidas en el tiempo y articuladas a través de instrumentos eficaces. Uno de los principios rectores de esta política, el principio de precaución, establece que la falta de certeza científica no debe ser obstáculo para tomar medidas oportunas que reduzcan o eviten el impacto de los riesgos y desastres. En este sentido, los vehículos especializados —como maquinaria amarilla, carretanques y vehículos de transporte de personal de apoyo— constituyen medios fundamentales para la ejecución material, oportuna y efectiva de las acciones de conocimiento del riesgo, reducción del riesgo y manejo de desastres.

A su vez, el artículo 2 señala que la gestión del riesgo es una responsabilidad compartida entre las autoridades y los habitantes del territorio nacional. En el cumplimiento de esta responsabilidad, las entidades públicas deben actuar dentro del marco de sus competencias, siendo imprescindible facilitar condiciones logísticas y operativas que garanticen la movilidad de los recursos esenciales para atender emergencias y prevenir desastres.

En virtud del principio de interés público y social, el cual otorga prioridad al interés general sobre el particular en situaciones de riesgo o desastre, se hace necesaria y legítima la exención o tratamiento diferencial en el cobro de tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte nacional para estos vehículos. Este tratamiento especial no solo responde a la lógica de servicio público y emergencia, sino que también fortalece la capacidad operativa del SNGRD y contribuye al cumplimiento efectivo de su misión constitucional.

Además, el principio de subsidiariedad plantea la obligación de las autoridades nacionales de apoyar a las entidades territoriales cuando estas no tengan la capacidad suficiente para responder a una emergencia, lo cual se traduce en la necesidad de permitir el libre y expedito tránsito de la maquinaria y vehículos destinados a la atención de desastres en todo el territorio nacional.

AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA
Edificio Nuevo del Congreso - Bogotá, Piso - Oficina 304



KARINA ESPINOSA OLIVER
SENADORA DE LA REPÚBLICA
2022-2026

Por lo anterior, se justifica plenamente la inclusión de estos vehículos dentro de un régimen tarifario preferencial o exceptuado en el proyecto de ley que modifica las tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte, ya que dicha medida es coherente con los principios, objetivos y responsabilidades establecidos por la Ley 1523 de 2012, y se orienta a garantizar una respuesta ágil, efectiva y solidaria ante situaciones que ponen en riesgo la vida, los bienes y los derechos fundamentales de los colombianos.

Cordialmente,

Karina Espinosa Oliver
KARINA ESPINOSA OLIVER
Senadora de la República

- El Senador Jonathan Pulido Hernández, propuso un ajuste de forma al mismo artículo 3, el cual se acoge integralmente en el texto.

Bogotá, marzo de 2023

DICTAR
EFRAÍN CEPEÑA SARABIA
Bogotá, Senador de la República
Código 53400

Respetuosamente, me permito presentar **PROPOSICIÓN MODIFICATORIA AL LITERAL C DEL ARTÍCULO 3** del Proyecto de Ley No. 037 de 2024 Acumulado con el PL 090 de 2024, por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tasas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes, a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales:

ARTÍCULO MODIFICADO

Artículo 3. Modifíquese el Artículo 3 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará así:

ARTÍCULO 21. TASAS, TÁRFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto Nacional y, además, cobrará el uso de los obras de infraestructura de transporte a los usuarios, en el estado garantizado su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

(...)

g) el incremento tarifario de los peajes solo se podrá realizar una vez al año y no podrá ser superior al Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año anterior y no podrá ser superior al Índice de Precios al Consumidor (IPC) del año anterior a aquel en el que se efectuará el cobro.

(...)

JUSTIFICACIÓN

Si se toma como referencia el IPC del año en curso, se observa una disminución, lo que hace necesario evaluar y tomar como de manera definitiva el final del año. Utilizar el IPC del año anterior permite así tanto al Estado como los ciudadanos conocer con anticipación el límite máximo del

Pulido
Aut

14.03.2023

incremento tarifario. Así las cosas, con la nueva redacción propuesta, el ajuste se fundamenta en un dato consolidado y verificable y no en proyecciones inciertas.

Atentamente,

Jonathan Pulido Hernández
JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ
SENADOR



fabiandiaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B



(+57) 313 377 4142



fabiandiazcomunidad



fabiandiaz.plata



@FabianDiazPlata



FABIAN DIAZ

- Igualmente, el Senador Carlos Julio González Villa propone incluir en este mismo artículo tarifas diferenciales para el sector agrícola, empresas de economía solidaria y organizaciones de economía popular; se acoge su propuesta en el articulado.

ACQUIRIVIS LA DELEGACION
CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
SENADOR DE LA REPUBLICA
PROPOSICIÓN ADITIVA

PROYECTO DE LEY 037 /2023 "Por medio de la cual se crea lineamiento para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancia mínimas de los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y las entidades territoriales"

Adiciónese al numeral d del Artículo 3 del proyecto 037/2023 Senado, el cual quedara así:

d) 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, 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.

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 y 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.

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.

A consideración del Honorable senador:

CARLOS JULIO GONZÁLEZ VILLA
Senador de la República

AC
Nota
01.04.2025

Edificio Nuevo Congreso Carrera 7 No. 8-48 Oficina 412B Bogotá (Col)
Teléfonos No. +57 4613823473, +57 6013823474
email: carlos.gonzalez@senado.gov.co

Artículo 5. El Senador Jonathan Pulido, propuso incluir un ajuste de forma que mejora la redacción y comprensión del artículo, por ende, se entiende pertinente y se acoge en el articulado.

Bogotá, marzo de 2025

Duodécimo
EFRAÍN CEPEDA SARABIA
Presidente Senado de la República

Condeal Saldaña

Respetuosamente me permito presentar **PROPOSICIÓN MODIFICATORIA AL ARTÍCULO 5** del Proyecto de Ley No. 037 de 2024 Acumulado con el PL 090 de 2024 "Por medio de la cual se crean lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a las zonas de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y las entidades territoriales"

ARTÍCULO MODIFICADO

Artículo 5. Modifíquese el Artículo 30 de la Ley 100 de 1994, en el cual quedara así:

Artículo 30. Del contrato de concesión.

1.1

Para la recuperación de la inversión, la Nación, los departamentos, los distritos y las municipalidades, en sus respectivos territorios, podrán establecer peajes y/o valoraciones. El procedimiento para cuantificar y establecer la inversión, y la fijación de peajes se regirá 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.** El monto expresado en las parágrafos anteriores será el resultado de aplicar la fórmula de recuperación de la inversión establecida en el contrato a la inversión efectuada en el territorio correspondiente. La inversión efectuada en el territorio correspondiente será la que se registre en el sistema de registro que para tal efecto expida el Gobierno Nacional.

1.2

Pulido
01.03.2025

JUSTIFICACIÓN

Se ajusta la redacción del inciso segundo del artículo con la finalidad de dar mayor claridad a la disposición y evitar ambigüedades o conflictos en su aplicación.

Zambrano

JONATHAN PULIDO HERNÁNDEZ
SENADOR



fabiandiaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142
fabiandiazcomunidad

fabiandiaz.plata
@FabianDiazPlata



Artículo 9. La Senadora Ana Carolina Espitia Jerez, propuso incluir un literal al precitado artículo, en el cual se endilga la responsabilidad de rendir informe sobres concesiones que se encuentran vigentes. Se considera a lugar y se incluye en el articulado.

Carolina ESPITIA

PROPOSICIÓN

Adiciónese un nuevo literal al **ARTÍCULO 9**, del **PROYECTO DE LEY No. 037 DE 2023 SENADO, ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY No. 090 de 2023 SENADO** "Por medio de la cual se crean 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", el cual quedara así:

ARTÍCULO 9. Informe al Congreso de la República. Los informes deben ser presentados anualmente 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.

(...)

Cordialmente

Ana Carolina Espitia Jerez
ANÁ CAROLINA ESPITIA JEREZ
Senadora de la República

AVANCE LA DEMOCRACIA

Carolina ESPITIA

JUSTIFICACIÓN

Para que los miembros de las Comisiones Sextas Conjuntas de Senado y Cámara puedan analizar de manera detallada es necesario que el informe que se les presente contenga un capítulo específico que contenga la Síntesis de los contratos de concesión que se encuentran vigentes, siendo este el punto de partida para estudiar de manera integral toda la información que hace parte del informe respectivo.

Al Artículo 11, versión 2023, El Senador Jairo Alberto Castellanos propuso ampliar la especificación de la aplicación de la Ley, se realiza un ajuste de forma a su propuesta y se incluye en el articulado.

Castellanos

Jairo Alberto Castellanos

PROPOSICIÓN MODIFICATORIA PROYECTO DE LEY ORGÁNICA NÚMERO 037 DE 2023 SENADO - ACUMULADO CON EL PROYECTO DE LEY NÚMERO 090 DE 2023 SENADO: "POR MEDIO DE LA CUAL SE CREAN 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"

Modifíquese el artículo 11 del Proyecto de Ley orgánica número 037 de 2023 Senado - Acumulado con el proyecto de Ley número 090 de 2023 Senado "Por medio de la cual se crean 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"

ARTÍCULO 11. 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 solo se aplicarán para las nuevas concesiones de peajes y serán de manera progresiva.

Nuevo artículo.

ARTÍCULO 11. "Aplicación de la ley. La presente ley aplicará para todos los peajes existentes y futuros, ya sean concesionados o no concesionados, sin perjuicio de las excepciones establecidas en ella.

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 eliminado 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.

Jairo Alberto Castellanos
14.03.2023

Castellanos

Jairo Alberto Castellanos

Las disposiciones aquí contenidas serán de aplicación inmediata para cualquier nueva concesión de peajes.

JUSTIFICACIÓN

Hoy debatimos en el Senado el Proyecto de Ley 37 de 2023, una iniciativa que busca regular las tarifas, incrementos y ubicación de los peajes en nuestro país. Esta discusión no puede darse de espaldas a la realidad de los ciudadanos que han sufrido por años los abusos de estos cobros. En el área metropolitana de Cúcuta, los habitantes de Villa del Rosario denuncian el abuso del Peaje La Parada, un punto de cobro que no solo afecta su economía y movilidad, sino que también representa un grave problema de seguridad debido a los constantes atentados y presencia de grupos armados en la zona.

En este contexto, el Artículo 8 de este proyecto es un avance, pues prohíbe la instalación de peajes urbanos y en vías terciarias. Sin embargo, la gran falencia de esta ley es que sus disposiciones solo aplicarían para los peajes futuros, dejando sin solución a aquellos que hoy están generando un impacto negativo en las comunidades. Por eso, propongo una modificación al Artículo 11 para que la ley no solo regule los nuevos peajes, sino que también aplique a los peajes ya existentes, obligando a su revisión y posible desmonte si se demuestra que afectan gravemente a la ciudadanía.

Con esta modificación, el Gobierno Nacional deberá revisar, en un plazo máximo de seis meses, todos los peajes actuales para determinar si cumplen con criterios de equidad tarifaria, distancia mínima y beneficio real a la infraestructura vial. Si un peaje no cumple con estas condiciones, deberá ser modificado o eliminado en un periodo no mayor a doce meses. Esta medida es clave para darle respuesta a comunidades como la de Villa del Rosario, que llevan años padeciendo las consecuencias de un modelo de peajes injusto y desproporcionado.

No podemos permitir que el problema de los peajes siga perpetuándose sin una solución clara. Hoy tenemos la oportunidad de corregir los abusos del pasado y evitar que más colombianos sigan pagando un costo injusto por transitar por su propio territorio. Exijo que este Senado respalde la modificación al Artículo 11 y que esta ley sea una herramienta de justicia para los ciudadanos. ¡Los peajes deben ser un mecanismo de desarrollo, no un obstáculo para el bienestar de la gente!

Cordialmente,
JAIRO ALBERTO CASTELLANOS SERRANO
Senador de la República

Jairo Alberto Castellanos
14.03.2023



fabiandiaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142
fabiandiazcomunidad

fabiandiaz.plata
@FabianDiazPlata



Artículos nuevos. El Senador Carlos Julio González Villa propuso la inclusión de una disposición referente a la destinación de recursos de peajes para la red vial terciaria, la cual se considera pertinente y posterior a ajustes, se incluye en el presente texto.

AGUI VIVIR LA DEMOCRACIA
CARLOS JULIO GONZÁLEZ VILLA
SENADOR DE LA REPÚBLICA

PROPOSICIÓN ADITIVA

PROYECTO DE LEY 037 (2023) "Por medio de la cual se crea lineamiento para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancia mínima de los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y las entidades territoriales"

Adicione el siguiente artículo al presente proyecto de ley que quedará así:

Artículo X. 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 el 5% del recaudo neto de los peajes nacionales y concesionados al mantenimiento, rehabilitación y mejoramiento de la red vial terciaria.

Párrafo único. 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.

A consideración de los Honorables senadores

CARLOS JULIO GONZÁLEZ VILLA
Senador de la República

9/1/23
Avalada
01/04/2023

Edificio Nuevo Congreso Carrera 7 No. 8-63 Oficina 4128 Bogotá IC08
Teléfono No. +57 8613823473 +57 8613823474
email: carlos.gonzalez@senado.gov.co

- La Senadora Ana Paola Agudelo García, los Senadores Manuel Virgúez Piraquive y Carlos Eduardo Guevara Villabon y la Representante a la Cámara por Bogotá Irma Luz Herrera Rodríguez, igualmente propusieron la inclusión de dos disposiciones nuevas, las cuales se consideran pertinentes y necesarias, las cuales con ajustes se incorporan en el texto.

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

MIRA PARTIDO POLÍTICO

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al proyecto de ley N° 037 de 2023 Senado, acumulado con el proyecto de ley N° 090 de 2023 Senado "por medio de la cual se crean 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", el cual quedará así:

Artículo Nuevo. Implementación de auxilios 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 embalsamientos. 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.

Párrafo 1. Los auxilios podrán gestionarse los pagos mediante dispositivos 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 auxilios se realizará conforme a un protocolo previamente establecido por la entidad operadora, basado en indicadores de tiempo de espera máximo permitido o niveles de alta congestión.

Párrafo 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 auxilios para optimizar el servicio y mejorar la experiencia del usuario.

De los Honorables Congresistas:

MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República

IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá

CARLOS EDUARDO GUEVARA V.
Senador de la República

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA

MIRA PARTIDO POLÍTICO

PROPOSICIÓN

Adiciónese un artículo nuevo al proyecto de ley N° 037 de 2023 Senado, acumulado con el proyecto de ley N° 090 de 2023 Senado "por medio de la cual se crean 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", el cual quedará así:

Artículo nuevo. Excepciones al pago de peajes. Es obligación de todo vehículo automotor que transite por las carreteras del país, el abono de peaje, cancelar el precio establecido, salvo las excepciones de ley. Sin embargo, no estará obligado a pagar el peaje en los siguientes casos:

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 embalsamientos de más de 10 minutos en la zona del peaje, o en otro sitio, 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 es autoriza a la autoridad de tránsito competente de la jurisdicción, al operador de la concesión o al INVIR, a levantar las banderas (señaléticas) en las estaciones de peaje y permitir el paso de los vehículos mientras persista el resquebrajamiento vehicular.

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

De los Honorables Congresistas:

MANUEL VIRGÚEZ PIRAQUIVE
Senador de la República

IRMA LUZ HERRERA RODRÍGUEZ
Representante a la Cámara por Bogotá

CARLOS EDUARDO GUEVARA V.
Senador de la República

18/02/2023



fabiandiaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

(+57) 313 377 4142
fabiandiazcomunidad

fabiandiaz.plata
@FabianDiazPlata



Así las cosas, a través de las anteriores proposiciones es dable entender que las diferentes bancadas que representan a los diferentes sectores e ideologías, reconocen una necesidad tacita de reglamentar lo contenido en esta iniciativa, al punto del volumen de propuestas de mejora recibidas por los congresistas.

IV. IMPACTO FISCAL

Sobre el contenido y alcance de la previsión del impacto fiscal en los proyectos de ley la Honorable Corte Constitucional ha precisado:

“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 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 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. 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.

...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 el cumplimiento de las leyes, así como la implementación efectiva de las políticas públicas.



fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B



(+57) 313 377 4142



fabian.diaz.comunidad



fabian.diaz.plata



@FabianDiazPlata



FABIAN
DIAZ

Pero ello no significa que pueda interpretarse que este artículo constituye una barrera para que el Congreso ejerza su función legislativa o una carga de trámite que recaiga sobre el legislativo exclusivamente.

...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 orden de prioridad para hacerlo. Con ello adquiriría el poder de determinar la agenda legislativa, en desmedro de la autonomía del Congreso.”²⁰

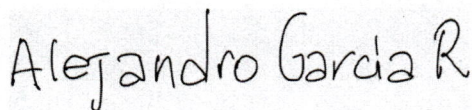
V. CAUSALES DE IMPEDIMENTO

Conforme al artículo 3 de la ley 2003 de 2019, que modificó el artículo 291 de la ley 5 de 1992, este proyecto de ley reúne las condiciones del literal a y b, de las circunstancias en las cuales es inexistente el conflicto de intereses del artículo 286 de la ley 5 de 1992, toda vez que es un proyecto de Ley de interés general, que puede coincidir y fusionarse con los intereses del electorado.

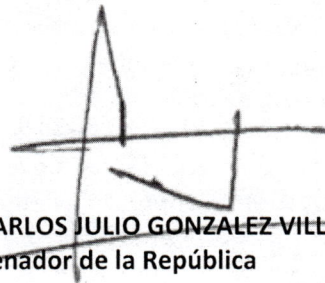
Atentamente,



FABIAN DIAZ PLATA
Senador de la República



ALEJANDRO GARCÍA RÍOS
Representante a la Cámara por Risaralda





CARLOS JULIO GONZALEZ VILLA
Senador de la República

²⁰ Sentencia C-315/08, Corte Constitucional de Colombia. Extraído de:
<https://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2008/C-315-08.htm>



fabian Diaz Plata
fabian.diaz.legislativo@gmail.com
Carrera 7 No. 8-68
Edificio Nuevo del Congreso
Oficina 530B-531B

 (+57) 313 377 4142
 fabian Diaz Plata comunidad

 fabian Diaz Plata
 @FabianDiazPlata



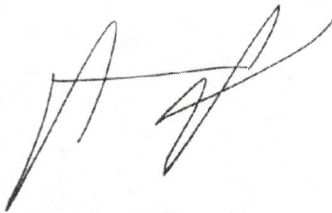
**FABIAN
DIAZ**



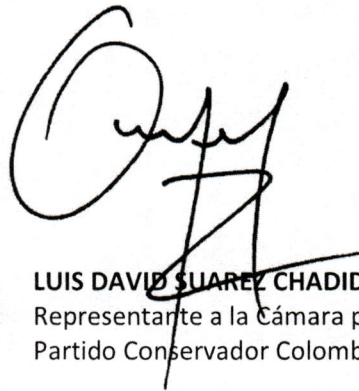
CAROLINA GIRALDO BOTERO
Representante a la Cámara por Risaralda



ANDREA PADILLA VILLARRAGA
Senadora de la República



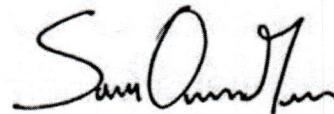
Alex Flórez Hernández
Senador de la República



LUIS DAVID SUAREZ CHADID
Representante a la Cámara por Sucre
Partido Conservador Colombiano



GABRIEL ERNESTO PARRADO DURÁN
Representante a la Cámara por el Meta
Pacto Histórico - PDA



SANTIAGO OSORIO MARIN
Representante a la Cámara Caldas
Partido Alianza Verde



ANA CAROLINA ESPITIA JEREZ
Senadora de la República
Alianza Verde



TEMÍSTOCLES ORTEGA NARVÁEZ
Senador de la República
Partido Cambio Radical



[Signature]
DIDIER LOBO CHINCHILLA
Senador de la República
Partido Cambio Radical

[Signature]
JUAN CARLOS LOZADA VARGAS
Representante a la Cámara por Bogotá
Partido Liberal Colombiano

[Signature]
LORENA RÍOS CUÉLLAR
Senadora de la República

[Signature]
INTI ASPRILLA REYES
Senador de la República

SENADO DE LA REPÚBLICA

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

El día 30 del mes JULIO del año 2025

se radicó en este despacho el proyecto de ley N° 87 Acto Legislativo N° _____, con todos y cada uno de los requisitos constitucionales y legales por: _____

[Signature]
SECRETARIO GENERAL

