REPÚBLICA DE COLOMBIA

CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
SENADO DE LA REPÚBLICA

GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA
www.imprenta.gov.co

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

AÑO XXXIII - Nº 1719 Bogotá, D. C., miércoles, 16 de octubre de 2024 EDICIÓN DE 17 PÁGINAS

DIRECTORES: GREGORIO ELJACH PACHECO
SECRETARIO GENERAL DEL SENADO
www.secretariasenado.gov.co

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA
www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 127 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones.

Bogotá D.C., 15 de octubre de 2024.

HONORABLE SENADOR
EFRAÍN JOSÉ CEPEDA SARABIA
PRESIDENTE DEL SENADO DE LA REPÚBLICA
E. S. D.

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO *«POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES».*
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE.

En cumplimiento de la designación hecha por la Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República presento informe de ponencia para el segundo debate del Proyecto de Ley 127 de 2023 Senado *«Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones»*, cuyo autor es el Senador Antonio José Correa.

Atentamente,

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

I. TRÁMITE DE LA INICIATIVA

El Proyecto de Ley 127 de 2023 Senado *«Por medio de la cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas y se imparten otras directrices»* es de iniciativa parlamentaria, de autoría del Honorable Senador Antonio José Correa Jiménez. Fue presentado en la Secretaría del Senado de la República el 30 de agosto de 2023 y publicado en la Gaceta 1201 de 4 de septiembre de 2023.

El proyecto fue remitido a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República, cuya mesa directiva me designó como ponente para primer debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación de 21 de febrero de 2024.

Con el objeto de recibir las opiniones técnicas respectivas, el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público y al Ministerio de Transporte.

El informe de ponencia para primer debate fue radicado y publicado en la Gaceta 501 de 2024. Las modificaciones que se introdujeron en la ponencia fueron las siguientes:

TEXTO DE LA INICIATIVA	TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE	COMENTARIO
POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES	**POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES**	Se modifica el título para que guarde mejor congruencia con el contenido del articulado propuesto. En el nuevo título se precisa que el alcance de la iniciativa, más que fortalecer las estaciones de peajes, es, primordialmente, adoptar medidas sobre el paso por dichas estaciones y regular la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II.
ARTÍCULO 1°. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Así mismo se les faculta para que en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por las concesiones, la ANI y/o el INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice. La DITRA, la concesión, el INVÍAS, la ANI y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad. **Parágrafo 1.** La falta de cooperación de los funcionarios de INVÍAS o la ANI y/o	**ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE.** Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.	El contenido del artículo 1 se divide en varios artículos (artículos 1, 2, 4, 5 y 17 del texto propuesto). El artículo 1 propuesto se limitaría a la autorización a la DITRA y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades. Se introduce un título al artículo.

empleados de la concesión respectiva, con la DITRA en dicho procedimiento constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los primeros y generará multas para el concesionario en el caso de los segundos. **Parágrafo 2.** En virtud de garantizar el eficiente desarrollo y ejecución del procedimiento mencionado en el parágrafo anterior, corresponderá al Ministerio de Transporte o a la entidad que haga sus veces, en el plazo de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, regular y establecer: (i) las multas procedentes en caso de la falta de cooperación por parte d ellos empleados de la concesión respectiva, (ii) la cuantía de las multas, (iii) su recaudación y destinos específicos; conforme a la normativa vigente. **Parágrafo 3.** El uso arbitrario e injustificado del levantamiento de talanqueras por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria. **Parágrafo 4.** Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito la vigilancia y control de lo estipulado en este artículo. **Parágrafo 5.** Será responsabilidad del Ministerio de Transporte, en el término de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regular lo establecido en el presente artículo.		
ARTÍCULO 2°. En un término no mayor a seis (6) meses el Ministerio de Transporte deberá realizar la verificación de la capacidad financiera y necesidades en los territorios, para la aprobación de los organismos de tránsito y transporte de los diferentes entes territoriales. **Parágrafo 1.** La aprobación estará sujeta a la incidencia del ente territorial en vías nacionales, los altos índices de siniestralidad y las necesidades dispuestas por el ente territorial.	**ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.** Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice. **PARÁGRAFO.** El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.	El artículo 2 del proyecto como fue presentado se elimina. Esto, en consideración a que la redacción no es clara y no se logra identificar de forma precisa qué es lo que se aprobaría y quién lo haría. Además, no se encuentra la correspondencia entre este artículo y el resto del proyecto de ley. El contenido del artículo 2 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. Se reemplaza la expresión "concesiones" por la de "concesionarios". Lo anterior, por cuanto la concesión hace referencia al contrato, mientras que concesionario es la parte contratista opuesta a la autoridad concedente.

		Dada la formalidad requerida, se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS. El artículo propuesto se limita a establecer la facultad de la DITRA y/o a las autoridades de tránsito en general, en caso de represamiento, para levantar las barreras en estaciones de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice. Lo anterior, dejando claro que el uso arbitrario de dicha facultad constituiría falta disciplinaria.
ARTÍCULO 3°. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA LAS ESTACIONES DE PEAJE. Será obligatorio, para las estaciones de peaje del territorio colombiano, contar con tarifas diferenciales para las Categorías I y II. **Parágrafo 1.** Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de seis (6) meses contados a partir de la vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la ANI, el INVÍAS y las concesiones vigentes. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales, en aras de garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de dichas urbes. La Implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos. **Parágrafo 2. REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** **A) REQUISITOS:** En el transcurso de seis (6) meses a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), tendrá la	**ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES.** Adiciónese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así: "Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."	El contenido del artículo 3 se divide en varios artículos (artículos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del texto propuesto). El contenido del artículo 3 propuesto se encontraba en el artículo 5 del texto original de la iniciativa. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. Se ubica en esta parte porque tiene relación directa con el artículo inmediatamente anterior; es decir, con facultad para el levantamiento de barreras en estaciones de peaje por represamiento. Se modifica el título del artículo en el sentido de hacerlo diferente al encabezado y describir en él el contenido sustancial de la modificación del literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 (modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002). El texto vigente del artículo objeto de modificación es extenso (4 incisos, 5 literales y 4 parágrafos). Por esta razón y teniendo en cuenta que la modificación planteada solamente adiciona el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el artículo 3 del texto propuesto se limita a introducir, como un nuevo inciso, que cuando se presente una situación de represamiento y se levante la barrera en las estaciones de peaje, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular. Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios". se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.

responsabilidad de establecer los criterios y requisitos necesarios para la acreditación de la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos de servicio particular como para vehículos de servicio público (Transporte Intermunicipal y Transporte Especial). **B) CARACTERÍSTICAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TARIFA DIFERENCIAL** **I.** La obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos. No obstante, una persona no podrá registrar un número mayor a dos (2) vehículos particulares. **II.** La revisión de la documentación por parte de la concesión y la interventoría, de la ANI o el INVÍAS, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso tal de hacerlo se entenderá configurado el silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata. **III.** El beneficio de la tarifa diferencial tendrá una duración de cinco (5) años calendarios. El proceso de verificación se llevará a cabo cada año por parte de la entidad que otorgó en un primer momento el beneficio. **C) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial** Los beneficiarios de las tarifas diferenciales perderán el beneficio en los siguientes eventos: • Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud, lo cual constituirá delito a la luz de la ley penal. • Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial.		

• Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial. • Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. • Cuando se demuestre que el beneficiario ya no tiene relación con los municipios vecinos al peaje, y no haya informado de dicho hecho a las respectivas entidades. Para las anteriores causales, se entenderá perdido el beneficio en forma definitiva por lo cual, en caso de presentar nueva solicitud la misma será rechazada. Sin perjuicio de lo anterior, la sanción aquí establecida será para el propietario y no para el vehículo en sí mismo. Igualmente, perderán de forma definitiva el beneficio de la tarifa diferencial aquellos vehículos que se encuentren relacionados con problemas de alteraciones de orden público y los vehículos que durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo causen daños a la infraestructura vial y/o sus elementos constitutivos. Para los siguientes eventos, la pérdida del beneficio será temporal, y podrá ser solicitado nuevamente por el beneficiario en caso de que la inconsistencia presentada pueda ser subsanada. En este caso se deberá presentar la solicitud nuevamente y la documentación correspondiente: • Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud. • Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la perdida de la tenencia de este. En este caso, el beneficiario deberá informar tal hecho al Concesionario, entregar la Tarjeta de Identificación Electrónica Asignada y podrá solicitar el beneficio para otro vehículo que cumpla con los		

requisitos establecidos en la presente ley. La concesión respectiva, la ANI o el INVÍAS podrán en cualquier momento requerir la actualización de todos o cualquiera de los documentos establecidos en el presente documento; la solicitud será dirigida al lugar de residencia del interesado o al correo electrónico informado por el beneficiario. Si el beneficiario no responde a la solicitud en un término quince (15) días hábiles contados a partir del día siguiente al recibo de esta, la tarjeta o el dispositivo respectivo se inactivará y se perderá la calidad de usuario beneficiario de la tarifa diferencial, en cuyo caso, para obtener nuevamente el beneficio deberá iniciar el trámite indicado en el presente documento. **D) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.** El beneficiario de la tarifa preferencial deberá adquirir el mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del Concesionario respectivo, la ANI o el INVÍAS de acuerdo con los lineamientos que para el efecto indique el Ministerio de Transporte. **Parágrafo 4.** Las entidades territoriales bajo las directrices del Ministerio de Transporte deberán establecer en qué ciudades se aplicarán las disposiciones del presente artículo y bajo qué distancia se considerarán los municipios aledaños beneficiarios.		
ARTÍCULO 4°. A partir de la promulgación de la presente ley todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país contarán con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos de alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.	**ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVIAS O LA ANI.** Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley. **PARÁGRAFO 1.** La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS	El contenido del artículo 4 pasa a estar en el artículo 15 del texto propuesto. El contenido del artículo 4 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial, salvo en lo relacionado con extender la obligación y responsabilidad de cooperación a los contratistas de los concesionarios. El texto del artículo 4 propuesto versa sobre el deber de cooperación por parte de los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de del INVIAS o la ANI cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 (es decir el manejo de tráfico en

	generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria grave en el caso de los segundos. **PARÁGRAFO 2.** Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.	reversible y el levantamiento de barreras en estaciones de peaje por represamiento). Se habla de empleados y/o contratistas de los concesionarios, otorgando un mayor alcance al prever que la obligación de cooperación también puede predicarse de personas que no necesariamente tienen la calidad de empleados, pero que sí tienen un vínculo contractual, de naturaleza distinta a la laboral, con el concesionario. En el parágrafo primero se deja claro que la falta de cooperación a la que quedan obligados podrá producir multas al concesionario o falta disciplinaria grave, según sea el caso. En el parágrafo segundo se señala que en la reglamentación expedida por el Ministerio de Transporte tendrán que definirse las multas aplicables a los concesionarios, su cuantía, recaudación y destinación. Se reemplaza la expresión "concesión" por la de "concesionarios". Se utilizan los nombres completos de la DITRA, la ANI y del INVÍAS.
ARTÍCULO 5°. Modificación del literal B del Artículo **21** de 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": Modifíquese el literal B del Artículo 21 de la Ley 105 de 1993 (Modificado parcialmente por el art. 1, Ley 787 de 2002) el cual quedará de la siguiente manera: "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, 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	**ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD.** La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad. Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.	El contenido del artículo 5 pasa a estar en el artículo 3 del texto propuesto para primer debate. El contenido del artículo 5 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial, salvo en lo relacionado con competencias de vigilancia y control de la DITRA y las autoridades de tránsito, según se explica más adelante. El artículo propuesto se circunscribe a dos asuntos: De una parte, el deber de la DITRA, los concesionarios, la ANI, el INVÍAS y demás entidades competentes de contar con la logística necesaria para garantizar la movilidad. Por la otra, al deber que tienen la DITRA y las autoridades de tránsito para, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.

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: (…) 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; adicionalmente, no se cobrará el monto establecido para los peajes, en el evento en el cual se deba levantar la barrera en la estaciones de peaje administradas por las concesiones, la ANI y/o el INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos y la normalización del flujo vehicular en los términos establecidos en el Artículo 1 de la presente ley. (…)"		En este último punto, se advierte que se modifican las expresiones "vigilancia y control" en atención a que, en realidad, es la Superintendencia de Transporte la autoridad que ejerce la inspección, vigilancia y control en el sector. Sin que esto quiera decir que la DITRA y demás autoridades de tránsito no puedan, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos 1, 2, 3 y 4. Que es como queda en el texto modificado. Se reemplaza la expresión "concesión" por la de "concesionarios". Se utilizan los nombres completos de la DITRA, la ANI y del INVÍAS.
ARTÍCULO 6°. Se incentivará la masificación del uso de telepeajes a través de los medios nacionales, regionales y locales para que la población adquiera el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos de alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad y lograr una buena operatividad y operabilidad en las vías nacionales.	**ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II.** Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **1.** Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y **2.** Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de	El contenido del artículo 6 pasa a estar en el artículo 16 del texto propuesto. El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, la obligación para las estaciones de peaje de contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. Adicionalmente, en el texto propuesto se incluye que el beneficio está asociado directamente a los vehículos y no al propietario, tenedor o solicitante. Esto, en razón a que el beneficio, en realidad, recae sobre el automotor (en la estación

	transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **Parágrafo.** De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.	de peaje nunca se va a constatar que el conductor sea una persona determinada). También se ajusta la redacción y se deja explícito, que: (i) los propietarios o legítimos tenedores deben residir, trabajar o estudiar en municipios o distritos aledaños (colindantes o limítrofes) o circunvecinos (próximos) a la estación de peaje respectiva; y (ii) que para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, estos deben tener una ruta que opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. En cuanto al parágrafo, se cambia la redacción según la cual «*Las entidades territoriales bajo las directrices del Ministerio de Transporte deberán establecer en qué ciudades se aplicarán las disposiciones del presente artículo y bajo qué distancia se considerarán los municipios aledaños beneficiarios*» para decir que en la reglamentación que debe expedir el Ministerio de Transporte, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial. Lo anterior, porque con la redacción inicial no quedaba claro a qué entidades territoriales específicamente se refería la disposición (municipios o departamentos) y tampoco tendría sentido que fueran solamente las entidades territoriales interesadas las que determinen los municipios y distritos a los que se les aplicaría la tarifa diferencial.
ARTÍCULO 7°. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.	**ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables	El contenido del artículo 7 pasa a estar en el artículo 18 del texto propuesto. El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. El artículo 7 propuesto, en términos hgenerales, establece un espacio de concertación entre el Ministerio de Transporte y la ANI, el INVÍAS y los concesionarios, para establecer el monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales.

	en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.	En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial, con excepción del plazo para las mesas de concertación con la ANI, el INVÍAS y los concesionarios. Esto, en consideración a que el término de la reglamentación es de seis (6) meses; por lo que el diálogo debe culminarse antes de su vencimiento. Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios". Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.
	ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial. **PARÁGRAFO 1.** La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos. **PARÁGRAFO 2.** Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	El contenido del artículo 8 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. Se establece la competencia del Ministerio de Transporte para determinar, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la ley, los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público. Esta tarea, deberá hacerla en colaboración con las entidades territoriales, la ANI y INVÍAS. Establece, también, que la obtención de la tarifa diferencial no estará supeditada a la disponibilidad de cupos y que los particulares no podrán registrar más de dos (2) vehículos para obtener el beneficio. Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.
	ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.	El contenido del artículo 9 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. El texto propuesto se refiere al término para resolver la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial y el silencio positivo cuando se incumple dicho plazo. Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios". Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.

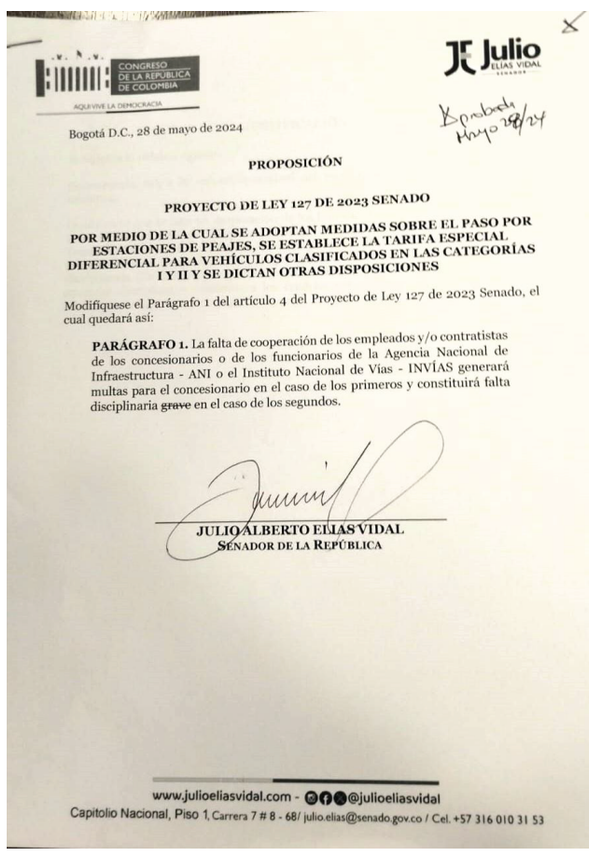
	ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial. El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.	El contenido del artículo 10 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. Se establece un término de cinco (5) años para el beneficio y se introduce una aclaración, en el sentido de indicar que para la renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial. Igualmente, se dispone que la ANI, el INVÍAS o el concesionario revisen anualmente el cumplimiento de los requisitos inicialmente acreditados.
	ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.	El contenido del artículo 11 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a la competencia del concesionario respectivo, la ANI o el INVIAS, según corresponda, para solicitar la actualización de los documentos presentados con la solicitud y para verificar la información suministrada. Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionario". Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.
	ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial. **3.** Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo	El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial. Tratándose de causales de pérdida definitiva del beneficio, se cambia la expresión "inconsistencias" por "falsedad". Esto, por cuanto las

	beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial. **4.** Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. **5.** Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público. **6.** Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente. **7.** Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda. **PARÁGRAFO.** Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.	inconsistencias podrían ser subsanables; en cuyo caso la pérdida no debe ser definitiva. Se incluyen en la misma enunciación causales que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otros apartes del texto. Teniendo en cuenta que los daños a la infraestructura vial pueden producirse con culpa (por un accidente), se condiciona la configuración de la causal a que los perjuicios no sean reparados voluntaria e integralmente por el el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. Se aclara que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.
	ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario	El contenido del artículo 13 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial. Se reemplaza la expresión "temporal" por "no definitiva". Esto, porque, en realidad, se trata de pérdidas del beneficio que no están sujetas al cumplimiento de un plazo, sino en las que se posibilita volver

	respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. **3.** Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario. **4.** Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **5.** Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley. **6.** Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud. **PARÁGRAFO 1.** Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario. **PARÁGRAFO 2.** Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	a solicitar el beneficio si se ha enervado la causal que generó su pérdida. Se incluye en el numeral 2 una causal que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otro aparte del texto. Se cambia la expresión "venta" por "transfiera la propiedad". Esto, debido a que la venta no es la única forma de transferir la propiedad de un vehículo (por ejemplo, la tradición por causas distintas a la venta o la sucesión por causa de muerte). Se introducen dos causales nuevas: (i) Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. (ii) No transitar por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida para el efecto. Se ajusta la redacción para mayor claridad. Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.
	ARTÍCULO 14. DISPOSITIVO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo	El contenido del artículo 14 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. Se hacen ajustes de redacción. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a obligatoriedad de que

	necesario para el uso de peajes electrónicos.	los vehículos nuevos cuenten con los dispositivos necesarios para el uso de peajes electrónicos. Se introduce un periodo de transición para que sea obligatorio en los vehículos nuevos el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos. Esto se hace porque es necesaria la reglamentación del Ministerio de Transporte y dejar un lapso para que, después de que se expida la referida reglamentación, se puedan hacer las adaptaciones correspondientes.
	ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. De acuerdo con la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.	El contenido del artículo 15 propuesto se encontraba en el artículo 4 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción. El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a obligatoriedad de que los vehículos nuevos cuenten con los dispositivos necesarios para el uso de peajes electrónicos. Se introduce un periodo de transición para que sea obligatorio en los vehículos nuevos el dispositivo para el uso de peajes electrónicos. Esto se hace porque es necesaria la reglamentación del Ministerio de Transporte y dejar un lapso para que, después de que se expida la referida reglamentación, se puedan hacer las adaptaciones correspondientes.
	ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.	El contenido del artículo 16 propuesto se encontraba en el artículo 6 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción. Se especifica que serán la DITRA, la ANI, el INVÍAS y las demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.
	ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	El contenido del artículo 17 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial. Se trata de un artículo que no solamente recoge el deber de reglamentación por parte del Ministerio de Transporte de algunos aspectos concretos a los que se refería el texto original, sino que establece un plazo de seis (6) meses para que esa cartera, desde su experticia técnica, reglamente detallada e integralmente la ley, para hacer posible su implementación y cumplimiento.
	ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	El contenido del artículo 18 propuesto se encontraba en el artículo 7 del texto original de la iniciativa. Se introduce un título al artículo. Se reemplaza la expresión "publicación" por la de "promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.

En sesión del 28 de mayo de 2024 de la Comisión Sexta del Senado de la República se surtió el primer debate al proyecto de ley. En el curso del referido debate fueron presentadas las siguientes tres proposiciones:



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

JE Julio ELIAS VIDAL SENADOR

Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN

PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

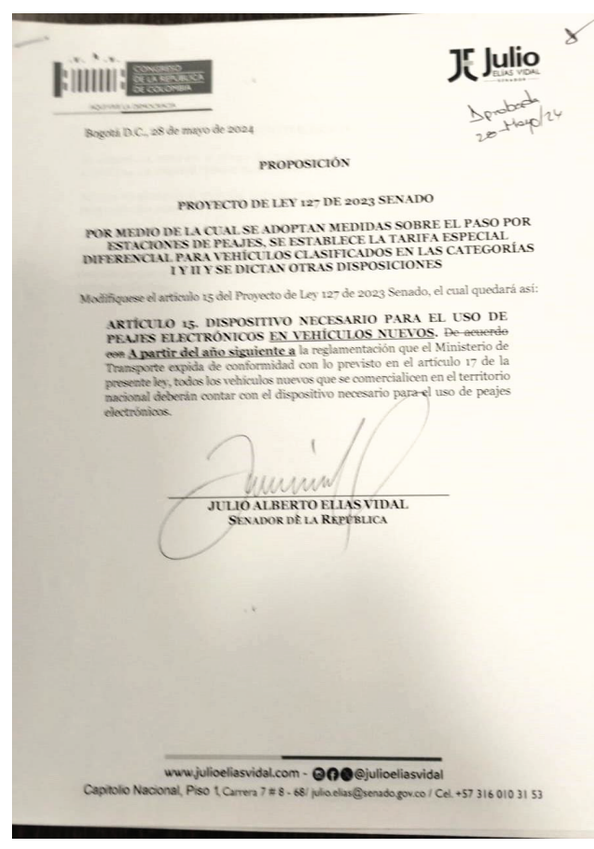
POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Modifíquese el Parágrafo 1 del artículo 4 del Proyecto de Ley 127 de 2023 Senado, el cual quedará así:

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

JULIO ALBERTO ELIAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

www.julioeliasvidal.com - @julioeliasvidal
Capitolio Nacional, Piso 1, Carrera 7 # 8 - 68/ julio.elias@senado.gov.co / Cel. +57 316 010 31 53



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

JE Julio ELIAS VIDAL SENADOR

Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024

PROPOSICIÓN

PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

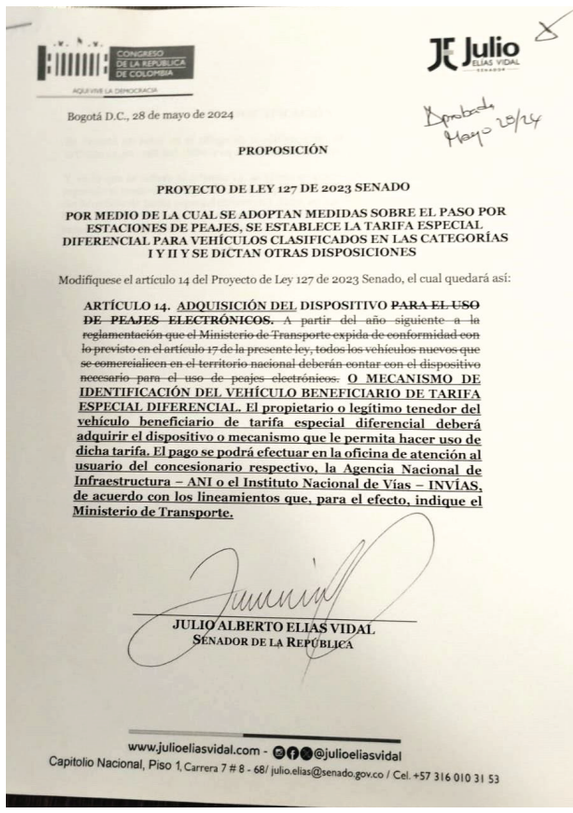
POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Modifíquese el artículo 15 del Proyecto de Ley 127 de 2023 Senado, el cual quedará así:

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

JULIO ALBERTO ELIAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

www.julioeliasvidal.com - @julioeliasvidal
Capitolio Nacional, Piso 1, Carrera 7 # 8 - 68/ julio.elias@senado.gov.co / Cel. +57 316 010 31 53



CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA
AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

Julio ELÍAS VIDAL
SENADOR

Bogotá D.C., 28 de mayo de 2024

Aprobado Mayo 28/24

PROPOSICIÓN

PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES

Modifíquese el artículo 14 del Proyecto de Ley 127 de 2023 Senado, el cual quedará así:

ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO ~~PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.~~ ~~A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.~~ **O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.**

JULIO ALBERTO ELIAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

www.julioeliasvidal.com - @julioeliasvidal
Capitolio Nacional, Piso 1, Carrera 7 # 8 - 68/ julio.elias@senado.gov.co / Cel. +57 316 010 31 53

El proyecto de ley fue aprobado con las modificaciones formuladas en el informe de ponencia y en las proposiciones presentadas.

La Mesa Directiva de la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República me designó como ponente para segundo debate. La referida designación fue informada por el secretario de la Comisión, Jorge Eliecer Laverde Vargas, mediante comunicación del 31 de mayo de 2024.

II. TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE

El texto del proyecto de ley aprobado en primer debate es el siguiente:

PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

PARÁGRAFO. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y

2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.

ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.

3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.

4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.

6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.

7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda.

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

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

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.

3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.

4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.

6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.

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

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

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

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

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

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

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

III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA

El proyecto de ley pretende regular tres aspectos relacionados con las estaciones de peaje a cargo de concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS):

El primer aspecto busca mejorar el flujo vehicular en las vías de acceso a las principales ciudades y en el paso por las estaciones de peaje. Para ello, se autoriza a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito competentes a implementar el manejo de tráfico en reversible y levantar temporalmente las barreras en las estaciones de peaje en caso de represamientos.

El segundo aspecto regula las tarifas diferenciales en las estaciones de peaje para vehículos clasificados en las categorías I y II, tanto de transporte particular como de transporte público, con el fin de beneficiar a los residentes, trabajadores o estudiantes de municipios o distritos aledaños o circunvecinos a los peajes.

El tercer aspecto impone la obligación de que todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país cuenten con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos; así como la necesidad de promover su uso mediante campañas a nivel nacional, regional y local.

La iniciativa, tal y como se aprobó en primer debate, consta de 18 artículos cuyo contenido puede explicar así:

El **ARTÍCULO 1** del proyecto de ley autoriza a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para implementar el manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.

El tráfico en reversible es una medida de gestión vehicular que permite cambiar temporalmente el sentido de circulación en una vía. Por ejemplo, en momentos de alta congestión en una dirección (como al inicio o final de temporadas de vacaciones o fines de semana con festivos), se habilita una parte o la totalidad de la vía para que los vehículos circulen en un solo sentido, facilitando el paso de más vehículos en la dirección con mayor demanda.

La finalidad de este artículo es mejorar la movilidad y la fluidez del tránsito en las carreteras nacionales, especialmente en los accesos a las principales ciudades, atendiendo a las necesidades y demandas del tráfico según las circunstancias particulares.

El **ARTÍCULO 2** faculta a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito para levantar temporalmente las barreras en las estaciones de peaje en situaciones de represamiento vehicular. Esta medida se aplicará en todo el territorio nacional y será válida para las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS).

El propósito de esta facultad es permitir el paso de los vehículos sin interrupción en casos de congestión severa, hasta que el flujo vehicular se normalice. De esta manera, se evita que el cobro en los peajes agrave la congestión, facilitando una mejor circulación en momentos críticos.

El artículo cuenta con un **PARÁGRAFO** que establece que el uso arbitrario o injustificado de esta facultad por parte de las autoridades de tránsito constituirá una falta disciplinaria. Esto garantiza que la medida no sea utilizada sin justificación adecuada o de manera irresponsable.

El **ARTÍCULO 3** adiciona un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 787 de 2002[1], estableciendo que, cuando se levante la barrera

[1] El literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por la Ley 787 de 2002, dispone:

ARTÍCULO 21. TASAS, TARIFAS Y PEAJES EN LA INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE A CARGO DE LA NACIÓN. <Artículo modificado parcialmente por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. El nuevo texto es el siguiente:> 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.

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

(…)

en las estaciones de peaje debido a situaciones de represamiento vehicular, no se cobrará la tarifa de peaje a ningún vehículo hasta que el flujo se haya normalizado.

Este artículo complementa la facultad otorgada en el artículo anterior para levantar las barreras en caso de congestión. La suspensión temporal del cobro de la tarifa tiene como propósito agilizar el tráfico y ayudar a resolver el represamiento.

Más que evitar el pago en estas circunstancias, la intención es que los concesionarios, la ANI o el INVÍAS, según corresponda, adopten medidas preventivas que eviten que las estaciones de peaje se conviertan en cuellos de botella. Las entidades responsables deberán prever las fechas y horarios de mayor tráfico y tomar en cuenta cualquier otra circunstancia especial que pueda afectar el paso fluido. Esto implica el aumento de carriles habilitados, la disposición de más puntos de pago y la implementación de protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes imprevistos.

De esta forma, el artículo busca que las autoridades y entidades responsables garanticen una circulación más ágil y que se minimicen los represamientos en las estaciones de peaje.

El **artículo 4** establece que los empleados y/o contratistas de los concesionarios, así como los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y del Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), tienen la obligación de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las autoridades de tránsito en la implementación de las medidas descritas en los artículos 1 y 2 de esta ley.

El fin de este artículo es asegurar que las entidades y personas encargadas de administrar y operar las estaciones de peaje trabajen de manera coordinada con las autoridades de tránsito para ejecutar de manera efectiva medidas como el tráfico en reversible y el levantamiento de barreras en situaciones de represamiento. Esta cooperación es esencial para garantizar la fluidez vehicular y la seguridad en las vías.

Este artículo incluye dos parágrafos:

El **parágrafo 1** señala que La falta de cooperación por parte de los empleados y/o contratistas de los concesionarios será sancionada con multas para el concesionario. En el caso de los funcionarios de la ANI o del INVÍAS, la falta de cooperación constituirá una falta disciplinaria. El **parágrafo 2** establece que el Ministerio de Transporte será el encargado de reglamentar, dentro del plazo señalado en el artículo 17, las multas que se impondrán a los concesionarios en caso de falta de cooperación. Esta reglamentación deberá definir la cuantía de las multas, su recaudación y destinación.

---

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;

(…)

El **artículo 5** dispone que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y demás entidades competentes deberán asegurar que cuentan con la logística necesaria para garantizar la movilidad en las vías.

El propósito de esta disposición es garantizar que las autoridades de tránsito y las entidades responsables de la infraestructura vial cuenten con los recursos y herramientas necesarias para mantener la movilidad adecuada en las carreteras, especialmente en situaciones de congestión o represamiento. Esto implica tener en marcha planes logísticos bien estructurados, que incluyan el personal, los equipos y las infraestructuras necesarios para actuar rápidamente en la implementación de medidas como el manejo de tráfico en reversible y las requeridas para evitar el levantamiento de barreras.

Además, la segunda parte del artículo establece que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y las autoridades de tránsito, a partir de sus respectivas competencias, serán responsables de velar el cumplimiento de los artículos precedentes, lo que asegura que las medidas contempladas en la ley se implementen de manera efectiva.

El **artículo 6** del proyecto establece que todas las estaciones de peaje deberán ofrecer una tarifa especial diferencial para los vehículos clasificados en las categorías I y II. El beneficio estará dirigido a:

- **Vehículos particulares**: Los vehículos cuyos propietarios o tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva serán beneficiarios de la tarifa especial.

- **Vehículos de servicio público intermunicipal o especial**: Este beneficio también se extiende a los vehículos de transporte público intermunicipal o de transporte especial, siempre y cuando su ruta opere desde o hacia los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

La finalidad principal de este artículo es aliviar la carga económica que representa el pago frecuente de peajes para los residentes, trabajadores, estudiantes y operadores de transporte público que deben transitar por estas estaciones de manera regular. Al establecer una tarifa diferencial, se busca que los costos asociados al uso de las vías sean más justos para quienes dependen diariamente de estas infraestructuras.

El artículo 6 tiene un **parágrafo** en virtud del cual las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en el proceso de determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje, en las cuales se aplicará la tarifa especial diferencial. Dicho espacio de participación deberá regirse conforme a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte (de la que trata el artículo 17 del proyecto), la cual establecerá las directrices para este proceso.

El **artículo 7** dispone que, con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas especiales diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades correspondientes, deberá promover y llevar a cabo mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y los concesionarios.

Estas mesas deberán realizarse en un plazo de cinco meses a partir de la entrada en vigencia de esta ley y tendrán como finalidad el análisis, estudio y establecimiento del monto o el porcentaje de los descuentos que se aplicarán en virtud de las tarifas especiales diferenciales.

Una vez que se acuerden las tarifas diferenciales, la implementación de las mismas será supervisada de manera conjunta por todas las partes involucradas, con el propósito de asegurar que las tarifas se apliquen adecuadamente y que se cumplan los objetivos establecidos en dichos acuerdos.

De acuerdo con el **artículo 8**, en un plazo de seis meses a partir de la promulgación de la ley, el Ministerio de Transporte, en colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), deberá definir los criterios y requisitos que se deberán cumplir para acceder a la tarifa especial diferencial. Esta regulación aplicará tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o especial.

Este artículo tiene dos parágrafos. El **parágrafo 1** señala que la obtención del beneficio de la tarifa especial diferencial no estará limitada por la disponibilidad de cupos, garantizando así que todos los vehículos que cumplan con los requisitos puedan acceder al beneficio sin restricción en función de la cantidad de beneficiarios. El **parágrafo 2**, por su parte, indica que, en el caso de vehículos particulares, habrá un límite de dos vehículos por persona para acceder al beneficio de la tarifa especial diferencial, lo que busca evitar que una sola persona registre un número excesivo de vehículos.

El **artículo 9** consagra que los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, deberán resolver las solicitudes para acceder al beneficio de la tarifa especial diferencial dentro de un plazo máximo de treinta (30) días hábiles. El plazo de 30 días hábiles busca asegurar que las solicitudes para acceder a la tarifa especial diferencial sean tramitadas de manera eficiente y oportuna, evitando retrasos injustificados que puedan perjudicar a los solicitantes.

En caso de que este plazo sea excedido sin que se haya emitido una resolución, se aplicará el principio de silencio positivo, lo que significa que el beneficio deberá ser concedido automáticamente y de manera inmediata. El silencio positivo es una herramienta jurídica que garantiza que, si la entidad encargada no responde dentro del plazo establecido, se entenderá que la solicitud ha sido aprobada. Esto protege al solicitante, evitando que los procedimientos burocráticos innecesarios retrasen el acceso al beneficio.

Este artículo incentiva a las entidades responsables (concesionarios, ANI o INVÍAS) a tramitar las solicitudes de manera ágil y dentro del plazo, ya que de no hacerlo, se verán obligados a conceder el beneficio automáticamente.

Artículo 10. Este artículo establece que el beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años. Para que el beneficio continúe después de este periodo, será necesario renovar la solicitud antes de que expire. El trámite de renovación tendrá carácter preferencial, lo que significa que se dará prioridad a su procesamiento.

Además, el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, tendrán la responsabilidad de verificar anualmente que se sigan cumpliendo los requisitos para acceder al beneficio.

Al establecer una duración de cinco años, este artículo asegura que los beneficiarios tengan un periodo definido para aprovechar el descuento, con la posibilidad de renovación si siguen cumpliendo con los requisitos. Esto aporta certeza y estabilidad a los beneficiarios.

Al definir que la renovación debe ser solicitada antes del vencimiento y que el trámite será preferencial, se busca agilizar el proceso de renovación y garantizar que los usuarios no pierdan el beneficio por demoras administrativas. Esto también da continuidad al acceso de la tarifa especial para aquellos que aún cumplan con los criterios.

Este artículo también garantiza que se realice una verificación anual para confirmar que los beneficiarios continúan cumpliendo los requisitos necesarios para acceder al beneficio. Esto asegura que solo aquellos que realmente califican para la tarifa diferencial sigan beneficiándose de ella, previniendo abusos o situaciones en las que los requisitos ya no se cumplan.

El **artículo 11** busca asegurar que la información y los documentos proporcionados por los beneficiarios estén siempre actualizados. De esta manera, se puede verificar que los beneficiarios continúan cumpliendo con los requisitos para acceder a la tarifa especial diferencial. Establece que el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), según corresponda, podrán solicitar al beneficiario de la tarifa especial diferencial la actualización o verificación de los documentos presentados con la solicitud en cualquier momento. El requerimiento podrá ser enviado a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado previamente.

Al permitir que los documentos sean verificados o actualizados en cualquier momento, el operador responsable de la estación de peaje puede asegurar que el beneficio no se esté aplicando indebidamente a personas que ya no cumplen con los requisitos.

Artículo 12. Este artículo establece las causales que llevarán a la pérdida definitiva del beneficio de la tarifa especial diferencial. Estas causales son situaciones en las que el beneficiario del descuento pierde de manera permanente el derecho a acceder a la tarifa especial. Las causales son las siguientes:

1. Fraude o falsedad en los documentos presentados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.
2. Fraude o suplantación en el uso del beneficio de la tarifa especial diferencial.
3. Comercialización del derecho a la tarifa especial diferencial.
4. Que el vehículo beneficiario sea reportado como evasor de peajes en el territorio colombiano.
5. Que el vehículo beneficiario esté involucrado en situaciones de alteración del orden público.
6. Que el propietario o tenedor del vehículo cause daños a la infraestructura vial durante el tránsito por el corredor vial del peaje respectivo y se niegue a repararlos de manera voluntaria e integral.
7. Que se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado este hecho al concesionario, la ANI o el INVÍAS, según corresponda.

El artículo tiene un **Parágrafo** en el que se indica que, una vez revocado el beneficio de la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales señaladas, el propietario o tenedor del vehículo que fue beneficiario no podrá presentar nuevas solicitudes para acceder a dicho beneficio, y cualquier intento de hacerlo será rechazado (por eso se trata de una pérdida definitiva del beneficio). Además, se aclara que, aunque el beneficio esté vinculado a un vehículo específico, la revocación definitiva afecta a la persona, no al vehículo, de manera que la imposibilidad de acceder nuevamente al beneficio persiste incluso si el propietario o tenedor adquiere otro vehículo. Esta disposición previene que los beneficiarios incurran en conductas indebidas o fraudulentas y, en caso de hacerlo, asegura que reciban una sanción que, además, evita la reincidencia, lo que obliga a los beneficiarios a actuar de buena fe y a no incurrir en las causales de pérdida definitiva del beneficio.

El **Artículo 13** establece las causales que llevarán a la pérdida no definitiva del beneficio de la tarifa especial diferencial. La configuración de estas causales implica que el beneficio no se pierde de manera permanente, pues se podrá volver a solicitar una vez se haya subsanado la causa que dio lugar a la pérdida. Las causales son las siguientes:

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.
2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a la recepción, el requerimiento hecho por el concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) para actualizar o verificar los documentos presentados con la solicitud.
3. Cuando se transfiera la propiedad o se pierda la tenencia del vehículo beneficiario.
4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.
5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte, según lo que reglamente esta entidad en cumplimiento del artículo 17 de la ley.
6. En el caso de vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.

El artículo cuenta con dos parágrafos. El **Parágrafo 1** establece que, dado que se trata de una pérdida no definitiva, una vez enervada la causal que originó la pérdida, el propietario o tenedor podrá presentar nuevamente la solicitud para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial. El **Parágrafo 2** señala que, cuando se configure la causal relacionada con la transferencia de propiedad o la pérdida de la tenencia del vehículo, el beneficiario deberá informar al concesionario, a la ANI o al INVÍAS. En este caso, se permitirá presentar una nueva solicitud para otro vehículo.

El **Artículo 14** establece que el propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de la tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicho beneficio. El artículo también indica que el pago para la adquisición de este dispositivo podrá efectuarse en las oficinas de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) o el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS), siguiendo los lineamientos que determine el Ministerio de Transporte.

Este artículo asegura que los vehículos beneficiarios de la tarifa especial diferencial cuenten con el dispositivo necesario para hacer uso de dicho beneficio.

El **Artículo 15** dispone que, a partir del año siguiente a la reglamentación que expida el Ministerio de Transporte, según lo estipulado en el artículo 17 de la ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el país deberán estar equipados con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.

El objetivo de este artículo es promover la modernización del sistema de peajes, asegurando que los vehículos nuevos incluyan la tecnología requerida para facilitar el cobro electrónico, optimizando el tiempo de paso en las estaciones y mejorando la fluidez vehicular.

El **Artículo 16** establece que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) y demás entidades competentes deberán promover la masificación del uso de peajes electrónicos. Esta promoción se realizará a través de medios de comunicación nacionales, regionales y locales, de acuerdo con los recursos disponibles.

El propósito de este artículo es incentivar el uso generalizado de los peajes electrónicos, lo que permitirá una mayor eficiencia en el cobro, agilizando el paso de vehículos y mejorando la movilidad en las vías.

El **Artículo 17** establece que, dentro de los seis (6) meses posteriores a la entrada en vigencia de la ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada necesaria para su correcta implementación y cumplimiento.

Este artículo busca asegurar que se definan los lineamientos específicos que permitan llevar a cabo de manera efectiva las disposiciones de la ley, garantizando su aplicabilidad en el territorio nacional.

Finalmente, el **Artículo 18** corresponde a la vigencia de la ley, la cual iniciaría con su publicación.

IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS

El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:

> **ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO.** <Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286. Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar.

A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2(de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguier términos:

> **ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.** <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:> Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.
>
> Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.
>
> **a)** Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.
>
> **b)** Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.
>
> **c)** Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.
>
> Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:
>
> **a)** Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.
>
> **b)** Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
>
> **c)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
>
> **d)** Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
>
> **e)** <Literal INEXEQUIBLE>
>
> **f)** Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos.

PARÁGRAFO 10. Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieran apartar de la discusión y votación del proyecto.

PARÁGRAFO 20. Cuando se trate de funciones judiciales, disciplinarias o fiscales de los congresistas, sobre conflicto de interés se aplicará la norma especial que rige ese tipo de investigación.

PARÁGRAFO 30. Igualmente se aplicará el régimen de conflicto de intereses para todos y cada uno de los actores que presenten, discutan o participen de cualquier iniciativa legislativa, conforme al artículo 140 de la Ley 5 de 1992.

Sobre el particular, debe tenerse en cuenta lo indicado por el Consejo de Estado en Sentencia 02830 de 16 de julio de 2019 (M.P. Carlos Enrique Moreno Rubio), en la cual manifestó:

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

Por lo anterior, se estima que el presente proyecto de ley no genera conflictos de interés para su discusión y votación, toda vez que se trata de un proyecto de carácter general que no crea un beneficio particular, actual y directo. **No obstante, cabe precisar que la descripción de los posibles conflictos de interés que se puedan presentar frente al trámite o votación de la presente iniciativa no exime al congresista de identificar causales en las que pueda estar inmerso**.

V. IMPACTO FISCAL

El artículo 7 de la Ley 819 de 2003 dispone:

> **ARTÍCULO 70. ANÁLISIS DEL IMPACTO FISCAL DE LAS NORMAS.** En todo momento, el impacto fiscal de cualquier proyecto de ley, ordenanza o acuerdo, que ordene gasto o que otorgue beneficios tributarios, deberá hacerse explícito y deberá ser compatible con el Marco Fiscal de Mediano Plazo.
>
> Para estos propósitos, deberá incluirse expresamente en la exposición de motivos y en las ponencias de trámite respectivas los costos fiscales de la iniciativa y la fuente de ingreso adicional generada para el financiamiento de dicho costo.
>
> El Ministerio de Hacienda y Crédito Público, en cualquier tiempo durante el respectivo trámite en el Congreso de la República, deberá rendir su concepto frente a la consistencia de lo dispuesto en el inciso anterior. En ningún caso este concepto podrá ir en contravía del Marco Fiscal de Mediano Plazo. Este informe será publicado en la Gaceta del Congreso.
>
> Los proyectos de ley de iniciativa gubernamental, que planteen un gasto adicional o una reducción de ingresos, deberá contener la correspondiente fuente sustitutiva por disminución de gasto o aumentos de ingresos, lo cual deberá ser analizado y aprobado por el Ministerio de Hacienda y Crédito Público.
>
> En las entidades territoriales, el trámite previsto en el inciso anterior será surtido ante la respectiva Secretaría de Hacienda o quien haga sus veces.

Ahora bien, para la interpretación del artículo transcrito debe tenerse en cuenta lo dispuesto por la Corte Constitucional en la Sentencia C-502-07 de 4 de julio de 2007 (M. P. Manuel José Cepeda Espinosa); providencia en la cual se señaló:

> 35. Ciertamente, dadas las condiciones actuales en que se desempeña el Congreso de la República, admitir que el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituye un requisito de trámite, que crea una carga adicional y exclusiva sobre el Congreso en la formación de los proyectos de ley, significa, en la práctica, cercenar considerablemente la facultad del Congreso para legislar y concederle al Ministerio de Hacienda una especie de poder de veto sobre los proyectos de ley.
>
> Por una parte, los requisitos contenidos en el artículo presuponen que los congresistas – o las bancadas - tengan los conocimientos y herramientas suficientes para estimar los costos fiscales de una iniciativa legal, para determinar la fuente con la que podrían financiarse y para valorar sus proyectos frente al Marco Fiscal de Mediano Plazo. En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.
>
> 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.
>
> Pero, además, el Ministerio podría decidir no intervenir en el trámite de un proyecto de ley que genere impacto fiscal o simplemente desatender el trámite de los proyectos. Ello podría conducir a que el proyecto fuera aprobado sin haberse escuchado la posición del Ministerio y sin conocer de manera certera si el proyecto se adecua a las exigencias macroeconómicas establecidas en el Marco Fiscal de Mediano Plazo. En realidad, esta situación ya se presentó en el caso analizado en la Sentencia C-874 de 2005 – atrás reseñada – y el Presidente de la República objetó el proyecto por cuanto el Ministerio de Hacienda no había conceptuado acerca de la iniciativa legal. Sin embargo, como se recordó, en aquella ocasión la Corte manifestó que la omisión del Ministerio de Hacienda no afectaba la validez del proceso legislativo
>
> 36. Por todo lo anterior, **la Corte considera que los primeros tres incisos del art. 7° de la Ley 819 de 2003 deben entenderse como parámetros de racionalidad de la actividad legislativa, y como una carga que le incumbe inicialmente al Ministerio de Hacienda**, una vez que el Congreso ha valorado, con la información y las herramientas que tiene a su alcance, las incidencias fiscales de un determinado proyecto de ley. Esto significa que ellos constituyen instrumentos para mejorar la labor legislativa.
>
> Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda. **Y en ese proceso de racionalidad legislativa la carga principal reposa en el Ministerio de Hacienda, que es el que cuenta con los datos, los equipos de funcionarios y la experticia en materia económica**. Por lo tanto, en el caso de que los congresistas tramiten un proyecto incorporando estimativos erróneos sobre el impacto fiscal, sobre la manera de atender esos nuevos gastos o sobre la compatibilidad del proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo, le corresponde al Ministro de Hacienda intervenir en el proceso legislativo para ilustrar al Congreso acerca de las consecuencias económicas del proyecto. Y el Congreso habrá de recibir y valorar el concepto emitido por el Ministerio. No obstante, la carga de demostrar y convencer a los congresistas acerca de la incompatibilidad de cierto proyecto con el Marco Fiscal de Mediano Plazo recae sobre el Ministro de Hacienda.
>
> Por otra parte, es preciso reiterar que si el Ministerio de Hacienda no participa en el curso del proyecto durante su formación en el Congreso de la República, mal puede ello significar que el proceso legislativo se encuentra viciado por no haber tenido en cuenta las condiciones establecidas en el art. 7° de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de las consecuencias fiscales de los proyectos reside en el Ministerio de Hacienda**, la omisión del Ministerio en informar a los congresistas acerca de los problemas que presenta el proyecto no afecta la validez del proceso legislativo ni vicia la ley correspondiente.
>
> (Subrayado y negrita fuera de texto)

Así, atendiendo a la interpretación de la Corte Constitucional, una copia de este informe de ponencia será remitida al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre el texto propuesto para segundo debate y sus implicaciones fiscales.

VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	COMENTARIO
"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"	~~"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"~~ "Por medio de la cual se adopten medidas sobre el paso ~~por~~estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones"	En lo sustancial, se mantiene el título tal y como fue aprobado en primer debate. Únicamente se cambia el texto para que no esté en negrita ni en mayúsculas sostenidas.
ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE. Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.	**ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE.** Autorícese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general, para la implementación del manejo de tráfico en reversible en las vías nacionales de acceso a las principales ciudades.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO. Facúltese a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.	**ARTÍCULO 2.** OBLIGACIÓN DE EVITAR REPRESAMIENTOS EN LAS ESTACIONES DE PEAJE Y **FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS** ~~EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.~~ Los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda, tendrán la obligación de adoptar medidas para evitar represamientos en las estaciones de peaje que administran. El administrador de cada estación de peaje concertará con las autoridades de tránsito respectivas las medidas para evitar represamientos; para el efecto, se deberá tener en cuenta el flujo de vehículos en la estación, las fechas y horarios de mayor tráfico y, en general, cualquier circunstancia especial que pueda influir en el paso fluido por la estación. Estas medidas deberán incluir, al menos, la determinación del número de carriles que deben estar habilitados en cada sentido, la cantidad de puntos de pago disponibles de cada carril y los protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes imprevistos. ~~Facúltese a~~ En caso de represamiento por cualquier causa atribuible al concesionario o a la entidad que administra el peaje, incluyendo el incumplimiento de las medidas de que trata el inciso anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general ~~para que, en todo el territorio nacional, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, con el fin de permitir el paso de vehículos~~ estarán facultadas para levantar las barreras en la estación de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice.	La modificación al artículo responde a las inquietudes expresadas por algunos senadores durante el primer debate en la Comisión Sexta. Estas modificaciones reflejan un enfoque más preventivo y riguroso en la gestión de las estaciones de peaje. El texto propuesto introduce una obligación explícita para los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) y el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) de adoptar medidas preventivas que eviten los represamientos en las estaciones de peaje. Esta obligación no estaba presente en el texto aprobado en primer debate, que se centraba únicamente en la acción reactiva de levantar las barreras una vez que se presentara un represamiento. Con el cambio, los concesionarios y administradores de peajes deben concertar con las autoridades de tránsito las medidas preventivas, tomando en cuenta factores como el flujo vehicular, las fechas y horarios de mayor tráfico, y cualquier otra circunstancia especial que pueda influir en el tránsito. Además, se especifica que las medidas adoptadas deben incluir un mínimo de elementos, como el número de carriles habilitados en cada sentido, la cantidad de puntos de pago disponibles por carril y la implementación de protocolos de respuesta rápida para incidentes imprevistos. Otra modificación clave es que el texto propuesto condiciona el levantamiento de las barreras a que el represamiento sea atribuible al concesionario o a la entidad que administra la estación. En contraste, el texto aprobado en primer debate otorgaba la facultad de levantar las barreras sin importar la causa del represamiento. El texto propuesto introduce esta restricción para asegurar que el levantamiento de barreras solo

PARÁGRAFO. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.	**PARÁGRAFO.** El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.	ocurra si el represamiento es causado por el incumplimiento de las medidas preventivas o fallos en la gestión de los concesionarios o entidades administradoras, como la ANI o el INVÍAS. De este modo, el cambio refuerza la responsabilidad preventiva de quienes administran los peajes y limita el levantamiento de barreras a los casos en que los represamientos sean atribuibles a ellos mismos.
ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES. Adiciónese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así: "Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."	**ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES.** Adiciónese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002, el cual quedará así: "Cuando, para superar una situación de represamiento, se levante la barrera en las estaciones de peaje administradas por concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVIAS O LA ANI. Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley. **PARÁGRAFO 1.** La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos. **PARÁGRAFO 2.** Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.	**ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVIAS O LA ANI.** Los empleados y/o contratistas de los concesionarios y los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, tienen el deber de cooperar con la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y con las autoridades de tránsito cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley. **PARÁGRAFO 1.** La falta de cooperación de los empleados y/o contratistas de los concesionarios o de los funcionarios de la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS generará multas para el concesionario en el caso de los primeros y constituirá falta disciplinaria en el caso de los segundos. **PARÁGRAFO 2.** Dentro de la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, el Ministerio de Transporte definirá las multas aplicables a los concesionarios según lo previsto en este artículo, su cuantía, recaudación y destinación.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad. Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.	**ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD.** La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad. Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II. Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **1.** Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y **2.** Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **PARÁGRAFO.** De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.	**ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II.** Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II. El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a: **1.** Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y **2.** Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. **PARÁGRAFO.** De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de	**ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de	Sin modificaciones.

Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.	Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva. La implementación de las tarifas diferenciales acordadas será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas, con el propósito de asegurar su adecuada ejecución y el cumplimiento de los objetivos establecidos en dichos acuerdos.	
ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial. **PARÁGRAFO 1.** La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos. **PARÁGRAFO 2.** Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	**ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** En el transcurso de seis (6) meses, a partir de la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, en ~~estrecha~~ colaboración con las entidades territoriales, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, tendrá la responsabilidad de establecer los criterios y requisitos que se deberán acreditar para acceder a la tarifa especial diferencial, tanto para vehículos particulares como para vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial. **PARÁGRAFO 1.** La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos. **PARÁGRAFO 2.** Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.	Se elimina la palabra "estrecha" por considerarse innecesaria y se incluye a los concesionarios entre quienes colaborarán con el Ministerio de Transporte para definir los criterios y requisitos necesarios para acceder a la tarifa especial diferencial.
ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO. La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.	**ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO.** La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, ~~la~~ la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, no podrá superar los treinta (30) días hábiles. En caso de hacerlo, se entenderá configurado silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.	Se corrige un error de digitación, eliminando la palabra "la", que estaba repetida.
ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y	**ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y**	Sin modificaciones.

VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS. El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial. El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.	**VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS.** El beneficio de tarifa especial diferencial tendrá una duración de cinco (5) años. Para su renovación, la solicitud tendrá que presentarse con antelación al vencimiento y su trámite será preferencial. El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.	
ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN. El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.	**ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN.** El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda, podrán, en cualquier momento, requerir al beneficiario de la tarifa especial diferencial para actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. El requerimiento podrá dirigirse a la dirección física o al correo electrónico que el beneficiario haya informado.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial. **3.** Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial. **4.** Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. **5.** Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público. **6.** Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se	**ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial. **3.** Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando ~~con~~ el derecho a la tarifa especial diferencial. **4.** Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano. **5.** Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público. **6.** Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos de la infraestructura vial y se	Se hacen unos pequeños ajustes de forma para mejorar la redacción del texto.

niegue a repararlos voluntaria e integralmente. **7.** Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda. **PARÁGRAFO.** Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.	niegue a repararlos voluntaria e integralmente. **7.** Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda. **PARÁGRAFO.** Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, no podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario y en caso de hacerlo dicha solicitud será rechazada. Lo que significa que, si bien la tarifa diferencial está vinculada a un vehículo determinado, la pérdida definitiva del beneficio y la consecuente imposibilidad de hacer nuevas solicitudes no se predica el vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.	
ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud. **3.** Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario. **4.** Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	**ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial: **1.** Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario. **2.** Cuando el ~~solicitante~~ beneficiario no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados ~~con la solicitud~~. **3.** Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario. **4.** Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.	En el numeral 2 se cambia la palabra "solicitante" por "beneficiario", en atención a que se trata de pérdida del beneficio; es decir, de alguien que ya tiene la calidad de beneficiario. Asimismo, se suprime en la parte final del numeral la expresión "con la solicitud".

5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley. **6.** Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud. **PARÁGRAFO 1.** Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario. **PARÁGRAFO 2.** Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	**5.** Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley. **6.** Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud. **PARÁGRAFO 1.** Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las causales enunciadas en este artículo, una vez enervada la causal correspondiente, podrán presentarse nuevas solicitudes por parte del propietario o tenedor del vehículo que era beneficiario. **PARÁGRAFO 2.** Cuando se configure la causal establecida en el numeral 3 del presente artículo, este hecho deberá ser informado por el beneficiario al concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS, según corresponda. En este caso podrá presentarse una nueva solicitud del beneficio de tarifa especial diferencial para otro vehículo que cumpla con los requisitos establecidos en esta ley.	
ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.	**ARTÍCULO 14. ADQUISICIÓN DEL DISPOSITIVO O MECANISMO DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO BENEFICIARIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.** El propietario o legítimo tenedor del vehículo beneficiario de tarifa especial diferencial deberá adquirir el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa. El pago se podrá efectuar en la oficina de atención al usuario del concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, de acuerdo con los lineamientos que, para el efecto, indique el Ministerio de Transporte.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS. A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.	**ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS EN VEHÍCULOS NUEVOS.** A partir del año siguiente a la reglamentación que el Ministerio de Transporte expida de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de la presente ley, todos los vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.	Sin modificaciones.

ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS. La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.	**ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.** La Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y demás entidades competentes, de acuerdo con los recursos disponibles para el efecto, incentivarán la masificación del uso de peajes electrónicos, a través de los medios nacionales, regionales y locales.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE. Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	**ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.** Dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, el Ministerio de Transporte deberá expedir la reglamentación detallada y necesaria para su implementación y cumplimiento.	Sin modificaciones.
ARTÍCULO 18. VIGENCIA. La presente ley rige a partir de su promulgación.	**ARTÍCULO 18. VIGENCIA.** La presente ley rige a partir de su promulgación.	Sin modificaciones.

VII. PROPOSICIÓN

En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Plenaria del Senado de la República dar segundo debate al Proyecto de Ley 127 de 2023 - Senado *«Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones»,* de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
SENADOR DE LA REPÚBLICA

VIII. TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE

PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

"Por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

ARTÍCULO 2. OBLIGACIÓN DE EVITAR REPRESAMIENTOS EN LAS ESTACIONES DE PEAJE Y FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS. Los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI y el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda, tendrán la obligación de adoptar medidas para evitar represamientos en las estaciones de peaje que administran.

El administrador de cada estación de peaje concertará con las autoridades de tránsito respectivas las medidas para evitar represamientos; para el efecto, se deberá tener en cuenta el flujo de vehículos en la estación, las fechas y horarios de mayor tráfico y, en general, cualquier circunstancia especial que pueda influir en el paso fluido por la estación. Estas medidas deberán incluir, al menos, la determinación del número de carriles que deben estar habilitados en cada sentido, la cantidad de puntos de pago disponibles de cada carril y los protocolos de respuesta rápida en caso de incidentes imprevistos.

En caso de represamiento por cualquier causa atribuible al concesionario o a la entidad que administra el peaje, incluyendo el incumplimiento de las medidas de que trata el inciso anterior, la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general estarán facultadas para levantar las barreras en la estación de peaje hasta tanto el flujo vehicular se normalice.

PARÁGRAFO. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y

2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

PARÁGRAFO. De acuerdo con las directrices impartidas por el Ministerio de Transporte en la reglamentación de que trata el artículo 17 de esta ley, las entidades territoriales interesadas dispondrán de un espacio de participación en la determinación de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a las estaciones de peaje a los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.

ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.

3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando el derecho a la tarifa especial diferencial.

4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.

6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos de la infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.

7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda.

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

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

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando el beneficiario no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados.

3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.

4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.

6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.

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

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

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

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

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

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

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

JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL
Senador de la República

Comisión Sexta Constitucional Permanente

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISION SEXTA DEL SENADO DE LA REPÚBLICA, EN SESION REALIZADA EL DÍA 28 DE MAYO DE 2024, DEL PROYECTO DE LEY No. 127 DE 2023 SENADO

"POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

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

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

PARÁGRAFO. El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Los vehículos particulares cuyos propietarios o legítimos tenedores residan, trabajen o estudien en municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva; y

2. Los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuya ruta opere desde o hasta los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

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

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

ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL. Con el propósito de asegurar una gestión equitativa y eficiente de las tarifas diferenciales en las distintas ciudades del país, el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, promoverá y llevará a cabo, en el transcurso de cinco (5) meses contados a partir de la entrada en vigencia de esta ley, mesas de diálogo con la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI, el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS y los concesionarios. Estas mesas tendrán como objetivo la deliberación, análisis, estudio y establecimiento del monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; las cuales se aplicarán para garantizar un acceso equitativo a los servicios y promover el desarrollo sostenible de los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.

3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.

4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.

5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.

6. Cuando, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, el propietario o tenedor del vehículo beneficiario cause daños a los elementos constitutivos infraestructura vial y se niegue a repararlos voluntaria e integralmente.

7. Cuando se demuestre que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva y no haya informado ese hecho al concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías – INVÍAS, según corresponda.

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

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

1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.

2. Cuando el solicitante no atienda, dentro de los quince (15) días hábiles siguientes a su recepción, el requerimiento que el concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura – ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVÍAS le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.

3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.

4. Cuando el propietario o tenedor del vehículo beneficiario informe que ya no tiene relación con los municipios o distritos aledaños o circunvecinos a la estación de peaje respectiva.

5. Cuando el vehículo beneficiario no transite por la estación de peaje respectiva con la frecuencia que determine el Ministerio de Transporte en la reglamentación que expida esa cartera en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 17 de esta ley.

6. Para los vehículos de servicio público de transporte intermunicipal o de transporte especial, cuando el vehículo beneficiario se desvincule de la empresa acreditada en la solicitud.

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

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

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

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

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

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

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

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

En los términos anteriores, fue aprobado en Primer Debate por la Comisión Sexta, en sesión ordinaria realizada el día 28 de mayo de 2024, el Proyecto de Ley **No. 127 de 2023 SENADO** "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ***según consta en el Acta No. 46, de la misma fecha.***

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

Comisión Sexta Constitucional Permanente

AUTO DE SUSTANCIACIÓN

La Mesa Directiva Autoriza el Informe presentado para Segundo Debate por el Honorable Senador **JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL**, al Proyecto de Ley **No. 127 de 2023 SENADO** "POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHÍCULOS CLASIFICADOS EN LAS CATEGORÍAS I Y II Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", ***DE ACUERDO AL ARTÍCULO 165 DE LA LEY 5ª DE 1992 "REGLAMENTO DEL CONGRESO"***, para que sea publicado en la Gaceta del Congreso.

JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS
Secretario General
Comisión Sexta del Senado

CONCEPTOS JURÍDICOS

CONCEPTO JURÍDICO MINISTERIO DE VIVIENDA, CIUDAD Y TERRITORIO DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 197 DE 2023 SENADO

por medio de la cual se establecen medidas para garantizar el acceso al agua para consumo humano y saneamiento básico a todas las personas que habitan en el departamento de La Guajira.

Bogotá D.C., octubre de 2024

Senadora
MARTHA PERALTA EPIEYÚ
Comisión Séptima del Senado
CONGRESO DE LA REPÚBLICA
martha.peralta@senado.gov.co

ASUNTO: Respuesta solicitud de aclaración y/o alcance al concepto del Proyecto de Ley no. 197 de 2023 Senado – "por medio de la cual se establecen medidas para garantizar el acceso al agua para consumo humano y saneamiento basico a todas las personas que habitan en el departamento de a La Guajira".

Respetada Senadora Peralta:

Desde el Ministerio de Vivienda, Ciudad y Territorio reiteramos el agradecimiento al permitirnos participar y aportar en la conformación de esta iniciativa legislativa dada la relevancia de su objeto, enfoque territorial y objetivo de avanzar en la superación del estado de cosas inconstitucional en el departamento de La Guajira.

Teniendo en cuenta que el Proyecto de Ley no. 197 de 2023 Senado – "por medio de la cual se establecen medidas para garantizar el acceso al agua para consumo humano y saneamiento basico a todas las personas que habitan en el departamento de a La Guajira", fue concertado con el Ministerio de Vivivenda, Ciudad y Territorio, y siempre que se acojan los comentarios presentados en el oficio bajo el radicado 2024EE0072909 con fecha del 27 de septiembre del presente año, y en la mesa de trabajo del pasado jueves 11 de octubre de 2024, este proyecto cuenta con el apoyo del Ministerio de Vivienda Ciudad y Territorio.

En los anteriores términos se rinde el alcance al concepto solicitado respecto de esta iniciativa legislativa, que no solo propende por superar el Estado de Cosas Inconstitucional sino atender las sentencias de la honorable Corte Constitucional C-383 y C- 464 de 2023.

Cordialmente,

EDWARD LIBREROS MAMBY
Viceministro de Agua y Saneamiento Básico.

CONTENIDO

Gaceta número 1719 - Miércoles, 16 de octubre de 2024

SENADO DE LA REPÚBLICA

PONENCIAS

Informe de ponencia para el segundo debate, texto propuesto y texto aprobado del Proyecto de Ley número 127 de 2023 Senado, por medio de la cual se adoptan medidas sobre el paso por estaciones de peajes, se establece la tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en las categorías I y II y se dictan otras disposiciones..... 1

CONCEPTOS JURÍDICOS

Concepto Jurídico Ministerio e Vivienda, Ciudad y Territorio del Proyecto de Ley número 197 de 2023 Senado, por medio de la cual se establecen medidas para garantizar el acceso al agua para consumo humano y saneamiento básico a todas las personas que habitan en el departamento de La Guajira..... 1 6

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA - 2024