

Bogotá D.C. 09 de agosto de 2023

Honorable,
IVÁN LEONIDAS NAME VÁSQUEZ
Presidente del Senado de la República
Senado

Asunto: Proyecto de Ley No. ____ de 2023 “POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA ADMINISTRACION Y OPERACION EN MATERIA DE PEAJES, SE PROMUEVE LA EQUIDAD VIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Respetado presidente,

En mi condición de Senador del Congreso de la República, radicó el presente proyecto de ley que tiene por objeto establecer una serie de criterios en materia de peajes para favorecer la equidad vial y la óptima movilidad de los ciudadanos de Colombia.

De tal forma, presentó a consideración del Congreso de la República este proyecto para iniciar el trámite correspondiente y cumplir con las exigencias dictadas por la Ley.

Adjunto original y tres (3) copias del documento, así como una copia en medio magnético (CD).

Cordialmente,



ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Facto Histórico

PROYECTO DE LEY _____ DEL 2023

**“POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA ADMINISTRACION Y OPERACION EN
MATERIA DE PEAJES, SE PROMUEVE LA EQUIDAD VIAL Y SE DICTAN
OTRAS DISPOSICIONES”**

EL CONGRESO DE COLOMBIA,

DECRETA:

Artículo 1°. Objeto. La presente ley busca establecer una serie de criterios en materia de peajes para promover la equidad vial entendida como el conjunto de políticas que benefician a los usuarios viales, lo anterior mediante establecimiento del cobro electrónico, un tope al incremento anual, la prohibición de peajes internos, exoneración del cobro para los habitantes colindantes a los peajes entre otras disposiciones.

Artículo 2°. Recaudo electrónico de peajes. El recaudo electrónico vehicular deberá estar habilitado en todos los puntos de peaje, este funcionará mediante un dispositivo electrónico que se instala en el parabrisas delantero del vehículo -TAG- el cual deberá estar asociado al número de placa y un método de pago bancario, y mediante el escaneo al código del dispositivo -TAG- se transferirá el pago al operador del peaje.

Parágrafo 1. La utilización de este método de pago siempre tendrá un descuento del 10% sobre el valor a pagar mediante método de efectivo y aplicará en todas la categorías. Este descuento sólo será válido por diez vigencias después de aprobada la ley.

Parágrafo 2. La información con respecto al recaudo por medio del método electrónico deberá ser transmitida en tiempo real al Ministerio de Transporte, para su respectivo análisis y verificación de ingresos.

Parágrafo 3. Las disposiciones no establecidas en el presente artículo referentes al cobro electrónico serán reglamentadas por el Ministerio de Transporte.

Artículo 3°. Incremento tarifario de peajes. Adiciona un parágrafo al artículo 1° de la ley 787 de 2002, el cual quedará así:

“Parágrafo 5°. El incremento tarifario de los peajes solo se podrá realizar una vez anualmente y no podrá ser superior al Índice del Consumidor -IPC- de la de la vigencia a realizar.”

Artículo 4°. Exoneración de cobro de peajes. Los residentes de un municipio que se desplacen por motivos de trabajo o estudio a un municipio colindante el cual tengan un peaje intermedio estarán exonerados del pago.

Parágrafo. El municipio o distrito que cuente con esta exoneracion deberá expedir un certificado de residencia hacia los beneficiarios de esta política así mismos se deberá de presentar un certificado laboral o estudiantil que establezca el lugar de trabajo o de estudio.

Artículo 5°. Modifíquese el Artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de cincuenta (50) años, incluidas prórrogas.

Quando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.

Artículo 6°. Prohibición de peajes urbanos. Quedan prohibidos los peajes al interior de los municipios, distritos o áreas metropolitanas.

Artículo 7°. Informe sobre peajes. Los informes deben ser presentados anualmente en sesión formal de las Comisiones Sextas Conjuntas de Senado y Cámara y deben exponer los siguientes temas:

- a) Estado de las obras y vías concesionadas con peajes.
- b) Estudio de los efectos negativos y positivos hacia poblaciones colindantes, sector transporte y demás sectores económicos.
- c) Cantidad de recursos recaudados y ejecutados derivados de los peajes.
- d) Especificación de los nuevos peajes concesionados y sus estudios previos.
- e) Análisis de tiempos restante que le quedan a las vías concesionadas con peajes y posibles prórrogas.
- f) Estrategias que permitan el desmonte de peajes sobre el territorio colombiano.
- g) Avance sobre el uso de las tecnologías para el eficiente recaudo de los peajes.

Los informes deberán ser presentados a todos los Honorables Senadores y Representantes a la Cámara y socializados con la ciudadanía, gremios, y sindicatos de trabajadores, de los distintos sectores económicos que sean afectados directamente. Para tal efecto se realizarán audiencias públicas, y se divulgarán los informes a través de los diferentes medios de comunicación masivos e instrumentos que designa la ley para los fines informativos a la ciudadanía.

Parágrafo 1°. Las audiencias públicas además de contar con la participación de los ya mencionados, también debe contar con la participación de representantes de la población afectada a los cuales se les deberá hacer una especial presentación sobre los impactos derivados de la concesión.

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

Artículo 8°. Distancia mínima entre peajes. La distancia mínima entre una caseta de peaje y la siguiente no será menor a cien (100) kilómetros de carretera vehicular transitable.

Artículo 9°. Información privilegiada. Ninguna información relacionada con las concesiones de los peajes podrá ser privada o reservada, tanto por parte de los de las instituciones públicas encargadas como de las empresas que cuentan con las concesiones.

Artículo 10°. Valoración estatal periódica. Créese la Comisión de Valoración y Seguimiento al costo de las carreteras, la cual estará bajo el mando de INVIAS y tendrá como objetivo principal hacer seguimiento a los costos de las vías, en pro de garantizar la total transparencia y exactitud en el proceso de establecimiento del costo de las vías por parte de los concesionario, a fin de evitar sobrecostos en los peajes.

Artículo 11°. Aplicación de la ley. La presente ley aplica para los peajes concesionados y los no concesionados, sin perjuicio de las excepciones establecidas en ella. Las disposiciones aquí contenidas sólo se aplicarán para las nuevas concesiones de peajes y serán de manera progresiva.

Artículo 12°. Vigencia y derogación. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación previa sanción.

Cordialmente,



ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

PROYECTO DE LEY _____ DEL 2023

“POR MEDIO DEL CUAL SE REGULA LA ADMINISTRACION Y OPERACION EN MATERIA DE PEAJES, SE PROMUEVE LA EQUIDAD VIAL Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”

Exposición de Motivos

Con el fin de realizar la exposición de motivos del presente Proyecto de Ley, y argumentar la relevancia de aprobación del mismo, este acápite se ha dividido en once (11) partes que presentan de forma ordenada la importancia del tema, estas son: (1) Introducción, (2) Problemática, (3) Objetivos, (4) Justificación, (5) Antecedentes, (6) Fundamento Jurídico, (7) Modificaciones, (8) Impacto Fiscal, (9) Descripción del Proyecto, (10) Estudio de Conflicto de Interés, (11) Consideraciones Finales.

1. Introducción

El sistema de peajes en Colombia ha sido una herramienta esencial para la financiación y mantenimiento de la infraestructura vial, permitiendo la expansión de la red de carreteras y mejorando la conectividad entre regiones. Sin embargo, en los últimos años, el número de peajes ha experimentado un aumento considerable, dando lugar a una percepción desfavorable de la ciudadanía en cuanto a la excesiva presencia de estos puntos de recaudo en las principales vías del país. Esto ha resultado en una mayor carga económica para los ciudadanos y empresas que utilizan frecuentemente estas rutas, impactando negativamente en sus presupuestos y en la competitividad del comercio y la industria.

Además, el valor de los peajes ha aumentado de manera significativa, generando cuestionamientos sobre la transparencia en la gestión de los recursos recaudados. La falta de información pública y de rendición de cuentas por parte de las entidades encargadas ha alimentado la desconfianza entre la ciudadanía, que demanda mayor claridad en el destino de los fondos generados por estos peajes.

Es innegable que la situación actual plantea una clara necesidad de revisar y ajustar el marco normativo relacionado con los peajes en Colombia. Es por tanto, que este proyecto de ley tiene como objetivo principal establecer criterios que promuevan la equidad vial, buscando mitigar los efectos negativos que la proliferación y el alto costo de los peajes han tenido en la movilidad y el desarrollo económico del país.

La implementación del cobro electrónico de peajes mediante el sistema TAG, tal como propone este proyecto, permitirá agilizar el tránsito vehicular y reducir la evasión, optimizando así el recaudo y garantizando una distribución más justa y transparente de los recursos. Así mismo, la limitación en el incremento tarifario anual de los peajes, vinculándolo al Índice de Precios al Consumidor (IPC), garantizará que los usuarios no se vean sometidos a aumentos desproporcionados y que exista una previsibilidad en los costos asociados al transporte.

La prohibición de peajes internos en municipios y áreas metropolitanas, así como la exoneración del pago para residentes que se desplacen por motivos laborales o educativos hacia municipios colindantes, contribuirán a aliviar la carga financiera de los ciudadanos y fomentarán la movilidad intraurbana y regional.

La transparencia y la participación ciudadana serán pilares fundamentales de esta nueva legislación. De igual forma, la obligación de presentar informes anuales sobre el estado de las obras, los recursos recaudados y ejecutados, así como el avance en la utilización de tecnologías para el recaudo eficiente, garantizarán una rendición de cuentas clara y periódica a la sociedad. Además, la realización de audiencias públicas permitirá involucrar a la ciudadanía, gremios y sindicatos en la toma de decisiones y en el análisis de los impactos derivados de las concesiones de peajes.

En resumen, el presente proyecto de ley busca establecer un marco regulatorio sobre los peajes que genere un panorama equitativo y transparente, promoviendo un desarrollo vial sostenible en Colombia. Abordando las problemáticas relacionadas con la cantidad y el costo de los peajes, se busca garantizar una movilidad más fluida y accesible para todos los ciudadanos y ciudadanas, estimulando el progreso económico y social de la nación.

2. Problemática

En Colombia se percibe un descontento generalizado de la ciudadanía respecto al costo y cantidad de peajes en sus carreteras, teniendo en la actualidad alrededor de 180 peajes distribuidos a lo largo y ancho del territorio nacional, situación que ha generado molestia y descontento entre los usuarios viales, los cuales se quejan a diario por la cantidad de puntos de recaudo en sus desplazamientos, lo que afecta la fluidez del tráfico y aumenta los tiempos de viaje. La frecuente presencia de peajes también ha generado cuestionamientos sobre la efectividad de este sistema de financiación de la infraestructura vial.

Otro aspecto preocupante es el incremento desproporcionado en los costos de los peajes en los últimos años. A lo que se le suma la falta de justificaciones en muchos casos, lo que ha terminado generando desconfianza en relación al uso y destino de los recursos recaudados, evidenciando así la necesidad de una mayor transparencia con respecto a la gestión de los peajes. Los ciudadanos sienten que los altos costos de los peajes impactan negativamente en sus presupuestos, especialmente aquellos usuarios que deben pasar por ellos con frecuencia para desplazarse a sus lugares de trabajo, estudio o vivienda. De igual forma, los elevados costos de los peajes también han afectado la competitividad del comercio y la industria, pues incrementan los costos logísticos y encarecen el transporte de mercancías. Esto ha impactado directamente en los precios de los productos y servicios, afectando la capacidad de consumo de los ciudadanos y dificultando la competitividad de las empresas en los mercados nacionales e internacionales.

Ante esta problemática, es necesaria una respuesta legislativa para abordar y solucionar estos inconvenientes, estableciendo criterios que promuevan la equidad vial, garantizando a la ciudadanía un acceso más justo y equitativo a la infraestructura vial, asegurando además la transparencia en la gestión de los recursos que se recaudan. Es por esto que el presente proyecto de ley tiene como principal objetivo mejorar la movilidad, reducir costos y promover el desarrollo socioeconómico del país, asegurando una gestión más transparente y equitativa de los recursos públicos, a fin de construir una Colombia con una red vial más justa, moderna y sostenible, en la que

todos los ciudadanos gocen de una movilidad digna y se promueva un desarrollo equitativo y sostenible en todo el territorio nacional.

3. Objetivos

3.1. Objetivo General

- Promover la equidad vial en Colombia a través de un marco normativo que regule los peajes, garantizando transparencia, eficiencia y participación ciudadana para el desarrollo sostenible de la red vial del país.

3.2. Objetivos Específicos

- Incentivar el uso del sistema de recaudo electrónico para los peajes mediante dispositivos TAG para agilizar el tránsito vehicular, reducir la evasión y garantizar una distribución más equitativa de los recursos.
- Limitar el incremento tarifario de los peajes a un ajuste anual basado en el Índice de Precios al Consumidor (IPC), brindando certidumbre a los usuarios y evitando aumentos desproporcionados.
- Prohibir peajes internos en municipios y áreas metropolitanas, promoviendo la movilidad intraurbana sin cargas adicionales para los ciudadanos.
- Exonerar del pago de peajes a residentes que se desplacen a diario por trabajo o estudio a municipios colindantes con peajes intermedios, fomentando la movilidad y la integración regional.

4. Justificación

4.1. Enfatizar e incentivar el cobro de peajes por medios electrónico:

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

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

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

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

Según una evaluación de la implementación del sistema de recaudo electrónico de peajes en las carreteras nacionales de Colombia, realizado por la Universidad Militar de Nueva Granada en el 2015, este tipo sistemas no solo optimizan el recaudo, si no también el uso de las vías, mejora el servicio a los usuarios y agiliza el paso por las estaciones de peaje, eliminando las demoras ocasionadas por la detención de los

vehículos y las filas que se generan. Además, se menciona que los usuarios tienen la comodidad de efectuar sus pagos de manera flexible, ya que se pueden realizar con cualquier medio de pago, incluyendo las transferencias electrónicas de fondos.

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

4.2. Limitar y regular el aumento en la cantidad de peajes y el incremento en sus costos:

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

Sumado a ello, la elevada tarificación de los peajes puede generar un impacto negativo sobre la actividad económica. Emprendedores y empresas de transporte de

mercancías, por ejemplo, enfrentan una escalada en sus costos operativos, la cual podría traducirse en un aumento de precios de bienes y servicios. Esta circunstancia engendrará una cadena de efectos en la economía, afectando a los consumidores, quienes verían mermada su capacidad de adquisición. Así pues, establecer un vínculo entre el aumento tarifario de los peajes y el IPC permitiría salvaguardar un equilibrio en los precios, a la par que evitaría efectos desfavorables sobre la economía en su conjunto.

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

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

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

una movilidad urbana eficiente, equitativa y sostenible en nuestras urbes y vías de comunicación.

4.3. De la Tarifa diferencial a la exoneración del cobro:

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

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

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

4.4. Respecto a la prohibición de los Peajes Urbanos

Los peajes urbanos han sido objeto de controversia debido a que obstaculizan la movilidad dentro de las ciudades, así mismo pueden tener un impacto negativo en la

competitividad del comercio y la industria, ya que incrementan los costos logísticos, así como encarecen el transporte de mercancías.

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

4.5 Distancia mínima entre casetas de peaje

Establecer una distancia obligatoria entre las casetas de peaje puede contribuir significativamente a una gestión más eficiente y equilibrada del tránsito vehicular. La acumulación excesiva de peajes en una distancia corta podría dar lugar a retrasos innecesarios y aumentar los costos de viaje, obstaculizando el flujo libre y eficiente de mercancías y personas. Al imponer un límite mínimo en la proximidad de los peajes, se permite una mejor planificación y distribución de estos puntos de cobro, garantizando que la red vial sea utilizada de manera óptima y evitando la congestión innecesaria.

Además de los beneficios en términos de tráfico, una distancia mínima obligatoria entre los peajes refuerza la equidad y transparencia en la recaudación de tarifas. Al garantizar una distribución uniforme y predecible de los peajes, los conductores pueden planificar sus viajes con mayor certeza y comprender claramente cómo y por qué se les cobra. Esto también permite una evaluación más justa y precisa del valor entregado en términos de mantenimiento y mejora de las carreteras, lo que conduce a una mayor confianza y aceptación del sistema de peaje por parte de los usuarios y la sociedad en general.

5. Antecedentes

En los últimos cinco años al congreso de la república se han radicado 15 proyectos de ley relacionados con el tema de peajes, lo que denota la existencia de una problemática relacionada con el tema y una demanda de la ciudadanía por encontrar una solución. En la siguiente tabla se enuncian y describen los proyectos de ley:

Proyectos de ley radicados (últimos 5 años) sobre tema de peajes			
Número del Proyecto de Ley	Título	Objeto	Estado
06/17 senado	“Por medio de la cual se modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002. [Descuento nocturno en peajes]”	Los vehículos que circulen entre las 22:00 horas y las 5:00 horas del día siguiente, tendrán un descuento de hasta el 30% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de primera y segunda generación, y de hasta el 15% sobre el valor de la tarifa plena del peaje para las vías nacionales de tercera y cuarta generación.	Archivado
24/17 Cámara	“Por medio de la cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones. [Peajes y ciclo infraestructura]”	La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 105 de 1993 en lo referente a la destinación de los recursos del peaje para financiar proyectos de ciclo-infraestructura en todo el país y con ello, apoyar la práctica del ciclismo deportivo de carretera.	Archivado

<p>200/17 Cámara</p>	<p>“Por medio de la cual se crea el artículo 32A de la ley 105 de 1993, se regulan las cláusulas de eficiencia en el recaudo del peaje en los contratos de concesión vial y se dictan otras disposiciones. [Eficiencia en el recaudo de peajes]”</p>	<p>En los contratos de concesión para obras de infraestructura vial, la entidad estatal concedente deberá establecer una cláusula de eficiencia en el recaudo del peaje, en la que se establezca que en la etapa de operación y mantenimiento de la vía el concesionario deberá garantizar una eficiencia en el recaudo de la tasa, y adoptar las medidas que se requieran para que la acumulación de vehículos en los carriles no supere los 100 metros contados desde la cabina de cobro.</p>	<p>Archivado</p>
<p>261/18 Cámara</p>	<p>“Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de establecimiento de peajes en la construcción y mantenimiento de la infraestructura vial de transporte que benefician al crecimiento urbano de los municipios colombianos y se dictan otras normas. [Peajes]”</p>	<p>El presente proyecto de ley busca corregir una injusticia que se comete con los municipios de Colombia cuando dentro de la estructuración de los sitios de ubicación de peajes en las vías nacionales se afectan inmensamente la proyección del desarrollo urbano y socioeconómico de estas entidades territoriales. Con el fin de dar claridad a la justificación del proyecto, dividiremos la presentación en tres (3) partes: la primera,</p>	<p>Archivado</p>

		<p>la normativa jurídica que regula los peajes; la segunda, el proceso de expansión urbano y socioeconómico de los municipios de Colombia y la afectación que sobre ese proceso afectan la ubicación de ciertos peajes y, por último, alternativas de solución con el presente proyecto de ley.</p>	
<p>204/18 Cámara</p>	<p>“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 la Ley 105 de 1993 en relación a la ubicación y reubicación de peajes y el establecimiento de tasas y tarifas [Reglamentación peajes]”</p>	<p>Este proyecto de ley busca complementar con cinco aspectos los elementos estructurantes establecidos en el capítulo III de la ley 105 de 1993 en relación con los recursos para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte. La adición de estos elementos enriquece los mecanismos contemplados en dicha norma y además permiten que el peaje como herramienta de financiación de la construcción, conservación y rehabilitación de la malla vial continúe siendo efectiva.</p>	<p>Archivado</p>
<p>183/18 Senado</p>	<p>“Por medio de la cual se modifica parcialmente el artículo 21 la Ley 105 de 1993 en relación a la</p>	<p>Este proyecto de ley busca que las tarifas de los peajes sean diferenciadas; que sea obligatorio el establecimiento</p>	<p>Archivado</p>

	ubicación y reubicación de peajes y el establecimiento de tasas y tarifas. [Ubicación de peajes]”	de tasas o tarifas de peaje diferenciales para los residentes en la zona donde sean ubicadas las estaciones de cobro; que para determinar la ubicación de un peaje se tenga en cuenta la categoría del o de los municipios; que en ningún caso se pueda determinar la ubicación de las estaciones de cobro sin la presentación de los estudios socioeconómicos respectivos y su socialización con las comunidades. Y, por último, que para poder ordenar el traslado de una estación de peaje de un punto a otro, la Nación deberá primero determinar las exenciones o tarifas diferenciales para la comunidad que resulte afectada con el traslado.	
299/18 Cámara	“Por medio del cual se modifica la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes. [Regulación peajes]”	La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer tarifas e infraestructura de peajes de carreteras.	Archivado
25/19 Cámara	“Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Costo peajes]”	La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima que evite abusos al momento de establecer	Archivado

		tarifas e infraestructura de peajes de carreteras.	
62/19 Cámara	“Por medio del cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones. [Tarifa de HR s peajes]”	El objeto del presente proyecto de ley es establecer medidas que contribuyan a reducir el impacto económico y social para las personas que se ven afectadas como consecuencia del cierre de las vías terrestres en Colombia.	Archivado
254/19 Cámara	“Por medio de la cual se exceptúa del pago de tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación a las ambulancias, sean de carácter público o privado, en todo el territorio nacional. [Ambulancias exentas de peaje]”	La excepción del pago del peaje por parte de las ambulancias únicamente se hará efectiva en las cosas de cumplimiento de su labor.	Archivado
96/20 Cámara	“Por medio del cual se dictan medidas en relación con los peajes. [Peajes]”	La presente ley tiene por objeto diseñar una regulación mínima para la reestructuración en término de tarifas e infraestructura de los diferentes peajes de concesiones privadas, públicas o mixtas de las carreteras nacionales, generando consigo las disposiciones necesarias	Archivado

		para evitar abusos en materia de cobro y frecuencia de cobro para los usuarios de las vías primarias y secundarias del país.	
170/20 Cámara	“Por medio de la cual se incentiva la movilidad híbrida en todo el territorio nacional y se dictan otras disposiciones. [Incentiva la movilidad híbrida]”	Con el presente proyecto de ley se pretende incentivar la movilidad híbrida en el territorio nacional, otorgando beneficios como reducción en las tarifas de peaje, en el SOAT, en la revisión técnico-mecánica y en espacios especiales para parqueo, entre otros, a los propietarios de los vehículos híbridos. Será el Ministerio de Transporte quien deberá otorgar una etiqueta ambiental como distintivo para acceder a dichos beneficios.	Archivado
222/20 Cámara	“Por la cual se establecen medidas a favor de las personas afectadas por el cierre de las vías terrestres en Colombia y se dictan otras disposiciones. [Reducción del pago de peajes para afectados]”	El objeto del presente proyecto de ley es contribuir a reducir los efectos económicos que acarrea el cierre de las vías en Colombia a través de la reducción del pago de peajes por vías alternas para los vehículos provenientes de las ciudades afectadas y la exención de pago de los peajes de retorno cuando se	Archivado

		verifique un cierre de las vías para los vehículos que se encuentren transitando en la misma y que decidan no esperar la reapertura.	
602/21 Cámara	“Por medio del cual se modifican la Ley 105 de 1993 y la Ley 1508 de 2012; y se reestructura la política tarifaria de los peajes en la infraestructura de transporte. [Reestructura la política tarifaria de los peajes]”	La presente ley crea lineamientos para la fijación de tarifas, incrementos anuales y distancias mínimas correspondientes a los peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación y de las entidades territoriales.	Archivado
212/21 Senado	“Por medio de la cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 con relación a los peajes de infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la Nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones. [Peajes]”	La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.	Archivado

6. Fundamento Jurídico

El presente proyecto de ley encuentra su fundamento jurídico en los principios y preceptos consagrados en la Constitución Política de Colombia de 1991, así como en las normas y tratados internacionales suscritos por el país en materia de infraestructura vial, movilidad y desarrollo sostenible.

Según el artículo 13 de la Constitución todas las personas son iguales ante la ley y prohíbe la discriminación por cualquier motivo. En este contexto, el proyecto busca promover la equidad vial al establecer criterios que beneficien a los usuarios viales, evitando cargas económicas desproporcionadas y asegurando un acceso equitativo a la infraestructura vial en todo el territorio colombiano. Así mismo, en su Artículo 24 establece que todos los colombianos tienen derecho a circular libremente por el territorio nacional, siendo responsabilidad del estado garantizar la efectividad de estos derechos, tal y como lo aclara en el Artículo 2 de la Constitución Política de Colombia.

A su vez, el artículo 209 de la Constitución establece que la función administrativa debe realizarse con base en los principios de eficiencia, economía, celeridad y calidad, por lo cual resulta pertinente darle fuerza de Ley a la obligatoriedad de implementar el sistema de recaudo electrónico de peajes mediante el uso de dispositivos TAG, a su vez que se genere un incentivo para que los usuarios viales tiendan a usar este sistema, pues de esta forma se optimiza la gestión del cobro, reduciendo costos de operación y evitando la evasión, lo que se traduce en una mayor eficiencia en la recaudación y en el mantenimiento de la infraestructura vial.

Este proyecto de ley armoniza con los principios de la Constitución, en especial con el artículo 334, que establece la intervención del Estado en la economía para promover el desarrollo equitativo y sostenible del país. La regulación del cobro de peajes, limitando incrementos y prohibiendo peajes internos, se enmarca en el objetivo de asegurar una movilidad equitativa y accesible para todos los ciudadanos.

En conclusión, el fundamento jurídico del proyecto de ley se sustenta en los principios constitucionales de equidad, transparencia, participación ciudadana y eficiencia, enmarcándose así dentro del ordenamiento jurídico del país y busca fortalecer la

infraestructura vial y mejorar la movilidad en Colombia, asegurando una gestión más transparente y equitativa de los recursos recaudados a través de los peajes.

7. Modificaciones

En el siguiente cuadro se mostrarán los artículos de leyes vigentes que este proyecto de ley busca modificar en favor de la ciudadanía:

Ley Actual	Proyecto de Ley Propuesto	Observaciones
<p>Ley 787 de 2002, "Por la cual se modifica parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 de diciembre 30 de 1993".</p> <p>Artículo 1°. Modifícase parcialmente el artículo 21 de la Ley 105 del 30 de diciembre de 1993, el cual quedará así:</p> <p>Artículo 21. <i>Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.</i> Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, esta contará con los recursos que se</p>	<p>Artículo 3°. Incremento tarifario de peajes.</p> <p>Adiciona un párrafo al artículo 1° de la ley 787 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>“Párrafo 5°. El incremento tarifario de los peajes solo se podrá realizar una vez anualmente y no podrá ser superior al Índice del Consumidor -IPC- de la de la vigencia a realizar.”</p>	<p>Con este párrafo se busca limitar el aumento en los precios de los peajes, estableciendo que estos solo podrán incrementar máximo una vez cada año, además de que este aumento deberá ser igual al incremento del IPC, asegurándose así de que la ciudadanía no se vea afectada en mayor medida por este incremento.</p>

apropien en el Presupuesto Nacional y además cobrará el uso de las obras de infraestructura de transporte a los usuarios, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

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

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

a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo;

b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, 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;

<p>c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente; su recaudo está a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio;</p> <p>d) Las tasas de peaje serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación;</p> <p>e) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valoración en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.</p> <p>Parágrafo 1°. La Nación podrá en caso de necesidad y previo concepto del Ministerio de Transporte, apropiar recursos del Presupuesto Nacional para el mantenimiento, operación y desarrollo de la infraestructura de</p>		
--	--	--

<p>transporte.</p> <p>Parágrafo 2°. Reglamentado por la Resolución del Ministerio de Transporte 5675 de 2003 Para tener derecho a la exención contemplada en el literal b), es de carácter obligatorio que los vehículos allí relacionados, con excepción de las bicicletas y motocicletas, estén plenamente identificados con los emblemas, colores y distintivos institucionales de cada una de las entidades y organismos a los cuales pertenecen. Para efectos de control, el Ministerio de Transporte reglamentará lo pertinente.</p> <p>Parágrafo 3°. Facúltese a las Entidades Territoriales para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1°.</p> <p>Parágrafo 4°. Se entiende también las vías "Concesionadas"</p>		
--	--	--

<p>Ley 1508 de 2012</p> <p>Artículo 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de treinta (30) años, incluidas prórrogas.</p> <p>Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.</p>	<p>Artículo 5° Modifíquese el Artículo 6 de la Ley 1508 de 2012, el cual quedará redactado de la siguiente manera:</p> <p>Artículo 6. Plazo de los contratos para proyectos de asociación público privada. Los contratos para la ejecución de proyectos de asociación público privada, tendrán un plazo máximo de cincuenta (50) años, incluidas prórrogas.</p> <p>Cuando de la estructuración financiera, y antes del proceso de selección, resulta que el proyecto tendrá un plazo de ejecución superior al previsto en el inciso anterior, podrán celebrarse contratos de asociación público privadas siempre que cuente con el concepto previo favorable del Consejo Nacional de Política Económica y Social, CONPES.</p>	<p>Se propone aumentar de treinta (30) a cincuenta (50) el plazo máximo de los proyectos de asociación público - privada, para así poder reducir el costo del peaje sin que se genere un déficit en razón del costo de las vías, su manutención y operación.</p>
--	--	--

--	--	--

8. Impacto Fiscal

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo con la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa:**

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 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.

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.” (Resaltado fuera de texto).

De igual modo, al respecto del impacto fiscal que los proyectos de ley pudieran generar, la Corte ha dicho:

“Las obligaciones previstas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un parámetro de racionalidad legislativa, que está encaminado a cumplir propósitos constitucionalmente valiosos, entre ellos el orden de las finanzas públicas, la estabilidad macroeconómica y la aplicación efectiva de las leyes. Esto último en tanto un estudio previo de la compatibilidad entre el contenido del proyecto de ley y las proyecciones de la política económica, disminuye el margen de incertidumbre respecto de la ejecución material de las previsiones legislativas. El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas, cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituiría una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una

barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. Si se considera dicho mandato como un mecanismo de racionalidad legislativa, su cumplimiento corresponde inicialmente al Ministerio de Hacienda y Crédito Público, una vez el Congreso ha valorado, mediante las herramientas que tiene a su alcance, la compatibilidad entre los gastos que genera la iniciativa legislativa y las proyecciones de la política económica trazada por el Gobierno. (...). El artículo 7º de la Ley 819/03 no

Puede interpretarse de modo tal que la falta de concurrencia del Ministerio de Hacienda y Crédito Público dentro del proceso legislativo, afecte la validez constitucional del trámite respectivo.” (Sentencia C-315 de 2008).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

9. Descripción del Proyecto

El presente proyecto de ley tiene como finalidad abordar la problemática existente en materia de peajes en el territorio colombiano y propender por la equidad vial, buscando garantizar una red vial más eficiente, sostenible y justa para todos los ciudadanos y usuarios de la infraestructura vial en el país. A través de una serie de disposiciones, este proyecto pretende establecer un marco normativo que regule el cobro de peajes, promoviendo la transparencia en la gestión de los recursos recaudados y fomentando la participación ciudadana en la toma de decisiones, con el objetivo de impulsar el desarrollo socioeconómico de Colombia.

Como primera medida, se plantea una estrategia de descuento para incentivar el uso del sistema de recaudo electrónico de peajes mediante el uso de dispositivos TAG. Este mecanismo moderno y eficiente permitirá agilizar el paso vehicular en los puntos

de peaje, reduciendo considerablemente los tiempos de espera y mejorando la experiencia de los usuarios. El TAG, instalado en el parabrisas delantero de los vehículos, estará asociado al número de placa y un método de pago bancario, lo que permitirá un cobro automático al escanear el código del dispositivo en el peaje correspondiente. El descuento que se otorgará por el uso del método electrónico será del 10% sobre el valor a pagar en efectivo, aplicable a todas las categorías de usuarios. Esta medida incentivará el uso del TAG, generando un impacto positivo en la fluidez del tráfico vehicular y en la disminución de la congestión en las vías.

Así mismo, el proyecto de ley propone limitar el incremento tarifario de los peajes a un ajuste anual basado en el Índice de Precios al Consumidor (IPC). De esta manera, se evitarán aumentos desproporcionados y se brindará a los usuarios una previsibilidad en los costos asociados al transporte. La vinculación de las tarifas al IPC garantiza que los ajustes sean proporcionales a las variaciones en el costo de vida, evitando que los ciudadanos enfrenten cargas excesivas y protegiendo su capacidad adquisitiva frente a la inflación.

Seguido de ello, el proyecto de ley prohíbe el establecimiento de peajes internos en municipios, distritos o áreas metropolitanas. Disposición con la cual se busca salvaguardar la movilidad dentro de los núcleos urbanos y evitar el surgimiento de barreras económicas para los desplazamientos locales. Cabe resaltar que esta prohibición regirá para las nuevas concesiones de peajes, asegurando que futuros proyectos no impongan cargas adicionales a las zonas urbanas.

Además, como medida de mitigación a las afectaciones de los usuarios más frecuentes, se establece la exoneración del pago de peajes para los residentes que se desplacen por motivos de trabajo o estudio a municipios colindantes que cuenten con peajes intermedios. Para acceder a esta exoneración, los beneficiarios deberán presentar un certificado de residencia expedido por su municipio de origen, así como un certificado laboral o estudiantil que acredite su lugar de trabajo o estudio. Esta medida busca reducir la carga económica para los trabajadores y estudiantes que deben atravesar peajes de manera frecuente para llegar a sus destinos, incentivando así la movilidad laboral y académica y contribuyendo al desarrollo regional.

Además de los objetivos específicos mencionados anteriormente, el proyecto de ley contempla la obligación de presentar informes anuales sobre el estado de las obras, los recursos recaudados y ejecutados, así como el avance en la implementación de tecnologías para el eficiente recaudo de peajes. Estos informes serán presentados en sesión formal de las Comisiones Sextas Conjuntas de Senado y Cámara, y se divulgarán a través de diversos medios de comunicación masivos para informar a la ciudadanía sobre el uso y destino de los recursos recaudados.

Para promover la transparencia y la participación ciudadana, se llevarán a cabo audiencias públicas en las cuales se involucrará a los ciudadanos, gremios, sindicatos y representantes de la población afectada. Estas audiencias permitirán analizar los impactos derivados de las concesiones de peajes, así como las estrategias para el desmonte de peajes en el territorio colombiano. La convocatoria a estas audiencias será abierta y se publicará con tres meses de antelación, asegurando la participación activa de todos los interesados.

Finalmente, el proyecto de ley establece que ninguna información relacionada con las concesiones de peajes podrá ser privada o reservada, tanto por parte de las instituciones públicas encargadas como de las empresas concesionarias. Esta disposición garantiza el acceso a la información para todos los ciudadanos, promoviendo la transparencia en la gestión y el manejo de los recursos recaudados a través de los peajes.

En resumen, el proyecto de ley "Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de Peajes y se propende por la equidad vial" busca establecer un marco normativo que promueva una gestión más transparente, equitativa y eficiente de los peajes en Colombia. A través de la implementación del recaudo electrónico, la limitación del incremento tarifario, la prohibición de peajes internos y la exoneración para residentes, se aspira a mejorar la movilidad, reducir costos y promover el desarrollo socioeconómico del país. Sin dejar a un lado la participación ciudadana y la rendición de cuentas, las cuales serán fundamentales para garantizar el éxito de esta iniciativa, construyendo una Colombia con una red vial equitativa, moderna y sostenible para el bienestar de todos sus ciudadanos.

10. Estudio de conflicto de interés

De acuerdo con lo ordenado en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, en concordancia con los artículos 286 y 291 de la Ley 5 de 1992 (Reglamento del Congreso), y conforme con el objetivo de la presente iniciativa, se puede concluir inicialmente:

Se presume que tienen conflicto de interés a esta iniciativa de ley todo congresista que haya recibido financiación para su campaña por parte de una empresa que participe o tenga concesionado peajes sobre el territorio colombiano, asimismo si su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil se benefician de este tipo de empresas.

Sin embargo, se debe tener presente que, el conflicto de interés y el impedimento es un tema especial e individual en el que cada congresista debe analizar si puede generarle un conflicto de interés o un impedimento.

11. Consideraciones Finales

En el marco de una problemática vial que afecta la movilidad y el desarrollo socioeconómico de Colombia, se presenta ante este honorable Congreso el proyecto de ley "Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de Peajes y se propende por la equidad vial". Este proyecto tiene como propósito central establecer un marco normativo que regule el cobro de peajes en el país, promoviendo la equidad en el acceso a la infraestructura vial, la transparencia en la gestión de los recursos recaudados y la participación ciudadana en la toma de decisiones.

El proyecto se fundamenta en la necesidad de abordar una problemática creciente relacionada con la cantidad y el costo de los peajes en Colombia. La proliferación de puntos de peaje ha generado inquietud y malestar entre los ciudadanos, afectando la movilidad y generando costos adicionales para los usuarios viales. Además, el incremento tarifario sin justificación clara ha despertado desconfianza sobre el uso y destino de los recursos recaudados, lo que ha generado una demanda de mayor transparencia en la gestión de los peajes.

En este contexto, se plantean soluciones concretas para enfrentar estos desafíos, como lo son, el incentivo al uso del sistema de recaudo electrónico de peajes mediante el uso de dispositivos TAG, que permitirá una gestión más eficiente y transparente, agilizando el tránsito vehicular y reduciendo las demoras en los puntos de recaudo, junto con el descuento del 10% en el pago mediante el método electrónico incentivará su uso, lo que se traducirá en una mayor fluidez en las vías y una reducción en los costos de operación.

Así mismo, limitar el incremento tarifario anual vinculado al Índice de Precios al Consumidor (IPC) garantizará que los ajustes sean proporcionales a las variaciones en el costo de vida, evitando aumentos desproporcionados y brindando certidumbre a los usuarios en sus desplazamientos y ayudará a que los ciudadanos no se vean sometidos a cargas económicas excesivas y protegerá su capacidad adquisitiva frente a la inflación.

Por otro lado, la prohibición de peajes internos en municipios, distritos o áreas metropolitanas preservará la movilidad dentro de los núcleos urbanos, eliminando barreras económicas para los desplazamientos locales y fomentando la accesibilidad y el desarrollo de las ciudades. Esta disposición asegura que los ciudadanos no enfrenten cargos adicionales al desplazarse dentro de sus propias localidades, promoviendo la equidad y la accesibilidad en el transporte.

Además, la exoneración del pago de peajes para los residentes que se desplacen por motivos laborales o educativos hacia municipios colindantes con peajes intermedios constituye una medida de apoyo a la movilidad laboral y académica, incentivando el desarrollo regional y fomentando la equidad en el acceso a la infraestructura vial.

El proyecto de ley también se fundamenta en el principio de transparencia, garantizando la rendición de cuentas y la accesibilidad a la información sobre las concesiones de peajes. La presentación de informes anuales sobre el estado de las obras, los recursos recaudados y ejecutados, así como el avance en la utilización de tecnologías para el recaudo eficiente, asegurará una gestión más transparente y eficiente de los recursos públicos.

La realización de audiencias públicas, en las cuales se involucre a la ciudadanía, gremios, sindicatos y representantes de la población afectada, permitirá una participación activa en el análisis de los impactos de las concesiones de peajes y en la elaboración de estrategias para su desmonte. Esta participación ciudadana fortalecerá el proceso de toma de decisiones y garantizará que las políticas implementadas sean más efectivas y acordes a las necesidades de la población.

En síntesis, el proyecto de ley "Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de Peajes y se propende por la equidad vial" representa una oportunidad única para enfrentar la problemática de los peajes en Colombia, estableciendo un marco normativo que promueva la equidad en el acceso a la infraestructura vial, la transparencia en la gestión de los recursos recaudados y la participación ciudadana en la toma de decisiones. Mediante la implementación del recaudo electrónico, la limitación de los incrementos tarifarios, la prohibición de peajes internos y la exoneración para residentes, se aspira a mejorar la movilidad, reducir costos y promover el desarrollo socioeconómico del país.

En un país diverso y en constante evolución como Colombia, es crucial adoptar medidas que impulsen el progreso y la equidad en todas las esferas de la sociedad. Este proyecto de ley se presenta como una herramienta indispensable para avanzar hacia una red vial más equitativa, moderna y sostenible, en la que todos los ciudadanos puedan disfrutar de una movilidad eficiente y accesible, contribuyendo así al desarrollo integral de la nación.

En virtud de los fundamentos jurídicos y sociales expuestos, confiamos en que este honorable Congreso aprobará el proyecto de ley "Por medio del cual se dictan disposiciones en materia de Peajes y se propende por la equidad vial", dando un paso trascendental hacia un futuro vial más justo y próspero para Colombia. La implementación de estas medidas contribuirá a forjar una sociedad más equitativa, conectada y competitiva, en la que todos los ciudadanos gocen de una movilidad digna y se promueva un desarrollo sostenible y equitativo en todo el territorio nacional.

Cordialmente,



ALEX FLÓREZ HERNÁNDEZ
Senador de la República
Pacto Histórico

12. Bibliografía

- Saldaña P. et all (2012) SISTEMAS ELECTRÓNICOS DE COBRO DE PEAJE: LA EXPERIENCIA EUROPEA, Universidad Politécnica de Madrid, Madrid España, disponible en: https://oa.upm.es/21175/1/INVE_MEM_2012_128972.pdf
- Herrera L. (2015) EVALUACIÓN DE LA IMPLEMENTACIÓN DE UN SISTEMA DE RECAUDO ELECTRÓNICO DE PEAJES EN LAS CARRETERAS NACIONALES DE COLOMBIA, Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Ingeniería, Repositorio Documental UMNG, Bogota Colombia, Disponible en: <https://core.ac.uk/download/pdf/143448365.pdf>
- Farieta D. et all (2015) ESTUDIO DE VIABILIDAD DE LA IMPLEMENTACIÓN DE PEAJES ELECTRÓNICOS CON SISTEMA FREE FLOW COMO ALTERNATIVA DE SOLUCIÓN DE MOVILIDAD URBANA EN EL PEAJE CHUSACÁ, Universidad La Gran Colombia, Facultad de Ingeniería Civil, Bogota Colombia, Disponible en: https://repository.ugc.edu.co/bitstream/handle/11396/3432/Estudio_viabilidad_implementaci%C3%B3n_peajeselectronicos.pdf?sequence=1isAllowed=y
- ANDI (2015) Analisis de Implementacion de Peajes Electronicos, Boletin 09 - 225, Gerencia de Logística Transporte e Infraestructura, Disponible en: <https://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%2009%20->

[%20225.%20An%C3%A1lisis%20implementaci%C3%B3n%20de%20peajes%20electr%C3%B3nicos.pdf](#)

- Fuentes R (2018) UN MODELO DE TARIFICACIÓN ÓPTIMA CONSIDERANDO COSTOS SOCIALES INTEGRALES Y POLÍTICAS DE FINANCIAMIENTO DE INFRAESTRUCTURA, Universidad del Norte, Division de Ingenieria, Departamento de Ingenieria Civil y Ambiental, Barranquilla Colombia, Disponible en: <https://manglar.uninorte.edu.co/bitstream/handle/10584/8204/133155.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- ANDI (2023) BOLETIN QUINQUENAL, Boletin 1-375 Peajes via Panamericana, Gerencia, Logistica, Transporte e Infraestructura, ENERO 20 DE 2023, NÚMERO 1 - 375, Disponible en: <https://www.andi.com.co/Uploads/Bolet%C3%ADn%201-375%20Peajes,%20V%C3%ADa%20Panamericana,%20ICTC%20ISE.pdf>
- Vargas M. & Guzman I. (2015) ESTUDIO DE CAPACIDAD DE ESTACIONES DE PEAJE: CASO CONCESIÓN BOGOTÁ – GIRARDOT, Universidad Militar Nueva Granada, Facultad de Estudio a Distancia - FAEDIS, Bogota, Colombia, Disponible en: <https://repository.unimilitar.edu.co/bitstream/handle/10654/13804/Estudio%20de%20capacidad%20en%20estaciones%20de%20peaje%20260315.pdf?sequence=2&isAllowed=y>