

Proyecto de ley ____ de 2015 Senado

“Por medio del cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación”.

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Objeto. 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.

Artículo 2º. Modifíquese el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

Artículo 21º.- *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, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, 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, así como el cumplimiento de estándares mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de

Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial

- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por el Ministerio de Transporte con base en los estudios técnicos desarrollados por las entidades competentes en función de carácter no concesionado o concesionado de la infraestructura que remuneran.
- d) El recaudo de las tasas o tarifas estará a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio. La Superintendencia de Puertos y Transporte será la autoridad única de vigilancia y control del recaudo y su adecuada destinación.
- e) Las tasas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- f) Las tasas de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero, y por ende sus respectivos estudios técnicos de soporte, deberán cumplir a cabalidad los lineamientos de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.
- g) Para la determinación del valor del peaje y de las tasas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

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

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

Las Entidades Territoriales están facultadas para decretar las exenciones contempladas en el literal b), del artículo 1º.

Parágrafo 3º : Se entiende también las vías "Concesionadas".

Parágrafo 4º: A partir del 1º de julio de 2017, todas las estaciones de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, deberán desarrollar los procesos de control y recaudo prioritario por mecanismos electrónicos.

Artículo 3º. Política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación. El Ministerio de Transporte será el responsable de incorporar a la parte general del Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura al que hacen referencia los artículos 41 y 42 de Ley 105 de 1993, un capítulo denominado “*política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación*”

Artículo 4º. Fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación. La política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación tendrá por objeto promover que este mecanismo de financiación para el despliegue de infraestructura de transporte nacional sea administrado eficazmente, para hacer compatible la remuneración de los usuarios por el uso de la infraestructura provista (tanto no concesionada como concesionada) con el cumplimiento adecuado de estándares de calidad y bienestar.

Los principios orientadores de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación son:

1. *Suficiencia Financiera.* Las tarifas de peajes de carreteras constituyen un mecanismo estratégico para la financiación del despliegue, operación y mantenimiento de dicha infraestructura. Sin embargo, la estructuración tarifaria de los peajes debe ceñirse estrictamente al principio de suficiencia financiera para lo cual el Ministerio de Transporte implementará un marco regulatorio de tarifas de peajes que evite cualquier posibilidad de sobre-remuneración de la infraestructura más allá de la asociada con el principios de costos más utilidad razonable.
2. *Idoneidad técnica y socioeconómica.* Las metodologías para la definición de distancias mínimas entre peajes, así como la infraestructura a ser desplegada en cada estación de peaje deberán garantizar el cumplimiento de estrictos estándares técnicos y socioeconómicos que minimicen los impactos socioeconómicos derivados de su instalación.
3. *Infraestructura de Calidad y Bienestar.* Las tarifas de peajes deben remunerar eficientemente el adecuado cumplimiento de estándares de calidad y bienestar de los usuarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo dela Nación.
4. *Gobierno electrónico.* Con el fin de promover la reducción del uso de efectivo en la economía y disminuir los costos de transacción del control y recaudo de las tarifas de peajes, se priorizarán los sistemas electrónicos de pagos de peajes.

5. *Interoperabilidad.* El Ministerio de Transporte definirá los estándares de interoperabilidad entre los sistemas de peajes desplegados a lo largo de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación

Parágrafo: La primera versión de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte nacional a la cual hace referencia el artículo 2 de la presente ley será incorporada al Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura dentro de los seis meses siguientes a la promulgación de la presente ley.

Artículo 5 º. Índice de actualización de tarifas de peajes de carreteras. Con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de los fines y principios de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, la actualización anual de las tarifas de peajes de carreteras a cargo de la Nación (tanto no concesionadas como concesionadas) a partir de la expedición de la presente ley se regirá por los siguientes criterios:

1. *Actualización anual.* La actualización de las tarifas de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación solo podrá hacerse una vez el 30 de marzo de la respectiva vigencia.

2. *Fórmula de actualización:*

$$TP_t^i = TP_{t-1}^i (1 + IATP_t)$$

Donde

TP_t^i = tarifa del peaje del tramo i en el año t
 TP_{t-1}^i = tarifa del peaje del tramo i en el año t-1
 $IATP_t$ = índice de actualización tarifaria de peajes de carretera para el per

$$IATP_t = \Delta IPC_{t-1} + \Delta Q_{t-1}^i - \Delta X_{t-1}^i$$

ΔIPC_{t-1} = variación anualizada del índice de precios al consumidor a 31 de diciembre del año (t-1)
 ΔQ_{t-1}^i = mejoramiento/disminución de calidad o ampliación/disminución de infraestructura de carretera con el debido cumplimiento de estándares técnicos en el tramo i, la cual es sometida a verificación y validación del Ministerio de Transporte por las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio
 ΔX_{t-1}^i = discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año t-1 la cual se calcula así

$$\Delta Q_{t-1}^i = \frac{\text{Tráfico real}_{t-1}^i}{\text{Tráfico estimado}_{t-1}^i} - 1$$

Parágrafo: El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente Ley los procedimientos asociados con la implementación de esta fórmula de actualización tarifaria de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.

Artículo 6º. Actualización de las especificaciones de la red de transporte nacional – Zonas de servicios complementarios. En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993, sobre especificaciones de la red nacional de carreteras, así como de la naturaleza continua de su actualización, según lo estipulado en el parágrafo tercero del mismo artículo; la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera.

Se entenderá por zonas de servicios complementarios las áreas colindantes con las carreteras diseñadas expresamente para cubrir las necesidades de la circulación y deben incluir como mínimo: estaciones de combustibles, zonas de descanso, servicio de información virtual vial, servicios sanitarios y de alimentación. Las zonas de servicios complementarios serán elementos funcionales de la infraestructura de transporte-carretero a cargo de la Nación y su explotación y gestión se hará mediante concesión.

Parágrafo: El Gobierno Nacional, en cabeza del Ministerio de Transporte definirá en un plazo no mayor a seis meses a partir de la expedición de la presente Ley los estándares que deben cumplir tanto la infraestructura existente (tanto no concesionada como concesionada) como por desarrollar en términos de:

- a) Estudios de necesidad y conveniencia
- b) Visibilidad
- c) Distancias mínimas y máximas entre Zonas de servicios complementarios
- d) Distancias a los accesos más próximos
- e) Superficie mínima y máxima de las Zonas de servicios complementarios
- f) Facilidades básicas ofrecidas a los usuarios de carreteras.

Artículo 7º. Sistema de información virtual de peajes de carreteras (SIVIPEC). Créese el Sistema de Información Virtual de Peajes de carreteras (**SIVIPEC**) como plataforma virtual a cargo de Ministerio de Transporte, donde se establecerá lo siguiente:

- a) Información de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación así como sus guías tarifarias
- b) Hoja de vida de cada uno de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación en materia de estadísticas de recaudos y tráfico diario.

- c) Información georreferenciada de las Zonas de servicios complementarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación
- d) Espacio de interacción para la comunidad y de atención de peticiones, quejas y reclamos por parte de los usuarios de carreteras a cargo de la Nación.

Artículo 8º. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas las normas que le sean contrarias.

**MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
SENADORA
PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO**

ALVARO URIBE VELEZ

PALOMA VALENCIA LASERNA

ALFREDO RANGEL SUAREZ

IVAN DUQUE MARQUEZ

FERNANDO NICOLAS ARAUJO

ORLANDO CASTAÑEDA

DANIEL ALBERTO CABRALES

JAIME A. AMIN HERNANDEZ

ERNESTO MACIAS TOVAR

RUBY THANIA VEGA DE PLAZAS

NOHORA STELLA TOVAR REY