



# GACETA DEL CONGRESO

## SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXIII - N° 501

Bogotá, D. C., martes, 30 de abril 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 EL PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 127 DE 2023 SENADO

*por medio de la cual se fortalecen las estaciones de peajes en su operación, tarifas  
y se imparten otras directrices.*

Bogotá D.C., 29 de abril de 2024.

DOCTOR  
**JORGE ELIECER LAVERDE VARGAS**  
SECRETARIO

COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
SENADO DE LA REPÚBLICA  
[comision6senado@gmail.com](mailto:comision6senado@gmail.com)

REFERENCIA:	PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO «POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES».
ASUNTO:	INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER 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 primer debate del 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», 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. Una vez recibidos los referidos conceptos, serán enviados a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.

#### II. TEXTO DE LA INICIATIVA

El texto del proyecto de ley radicado es el siguiente:

#### PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO

**POR MEDIO DEL CUAL SE FORTALECEN LAS ESTACIONES DE PEAJES EN SU OPERACIÓN, TARIFAS Y SE IMPARTEN OTRAS DIRECTRICES**

EL CONGRESO DE COLOMBIA

DECRETA:

**ARTÍCULO 1º.** 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.

<p>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.</p> <p>La DITRA, la concesión, el INVÍAS, la ANI y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La falta de cooperación de los funcionarios de INVÍAS o la ANI y/o 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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 de ellos empleados de la concesión respectiva, (ii) la cuantía de las multas, (iii) su recaudación y destinos específicos; conforme a la normativa vigente.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El uso arbitrario e injustificado del levantamiento de talanqueras por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 5.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 2º.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 3º. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA LAS ESTACIONES DE PEAJE.</b></p> <p>Será obligatorio, para las estaciones de peaje del territorio colombiano, contar con tarifas diferenciales para las Categorías I y II.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 2. REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b></p> <p><b>A) REQUISITOS:</b></p> <p>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 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).</p> <p><b>B) CARACTERÍSTICAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TARIFA DIFERENCIAL</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>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</li> </ol>
<p>hábiles. En caso tal de hacerlo se entenderá configurado el silencio positivo y deberá procederse con la expedición del beneficio de manera inmediata.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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.</li> </ol> <p><b>C) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial</b></p> <p>Los beneficiarios de las tarifas diferenciales perderán el beneficio en los siguientes eventos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial.</li> <li>• Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.</li> <li>• Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.</li> <li>• Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la pérdida 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.</li> </ul> <p>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.</p> <p><b>D) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.</b></p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> 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</p>

<p>adelantar la interoperabilidad. El Ministerio de Transporte reglamentará la materia.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º.</b> 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":</p> <p>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:</p> <p>"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.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesoriamente a la utilización de la Infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>(...)</p> <p>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; <u>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</u></p>	<p><u>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.</u></p> <p>(...)"</p> <p><b>ARTÍCULO 6º.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 7º.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p> <p style="text-align: center;"><b>III. OBJETO Y DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA INICIATIVA</b></p> <p>El proyecto de ley pretende regular tres (3) aspectos relacionados con las estaciones de peaje a cargo de concesiones, la ANI o el INVÍAS:</p> <p>El primer aspecto tiene como propósito mejorar flujo en las vías de acceso a las principales ciudades y en el paso de las estaciones de peaje, autorizando a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para la implementación del tráfico en reversible y para el levantamiento temporal de las barreras de las estaciones, en caso de producirse represamientos.</p> <p>El segundo aspecto regula las tarifas diferenciales en las estaciones de peajes para vehículos clasificados en categorías I y II. Esto, para transporte particular y transporte público; con el propósito de beneficiar a la población que pertenece o tiene vínculos con las poblaciones a los lugares donde están instalados los peajes.</p> <p>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.</p> <p>La iniciativa consta de 7 artículos cuyo contenido puede explicar así:</p> <p>El <b>artículo 1</b> tiene tres incisos y cuatro parágrafos.</p>
<p>Se identifican las siguientes medidas específicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Autorizar 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.</li> <li>• Facultar a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y/o a las autoridades de tránsito en general para que, en caso de represamiento, se les permita levantar la barrera en las estaciones de peaje, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.</li> </ul> <p>Así mismo, para asegurar el cumplimiento de las medidas descritas, se prevé:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Que la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional, el concesionario, el INVÍAS, la ANI y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.</li> <li>• Que la falta de cooperación de los funcionarios del INVÍAS o la ANI en dicho procedimiento constituirá falta disciplinaria grave.</li> <li>• Que la falta de cooperación de los empleados de la concesión respectiva en dicho procedimiento generará multas para el concesionario.</li> <li>• Que el uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.</li> </ul> <p>Adicionalmente, se establece que a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de tránsito les corresponde la vigilancia y control de todo lo consagrado en el artículo.</p> <p>Finalmente, se señala que el Ministerio de Transporte, en un plazo de seis meses, deberá expedir la reglamentación necesaria para la implementación del artículo; así mismo, en el mismo término, tendrá que definir las multas aplicables a las concesiones (en los términos de este artículo primero), su cuantía, recaudación y destinación.</p> <p>El <b>artículo 2</b> dice que, en un plazo de seis meses, el Ministerio de Transporte debe 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</p>	<p>territoriales. Este artículo tiene un párrafo en el que se señala que 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.</p> <p>El <b>artículo 3</b> tiene un inciso y tres parágrafos.</p> <p>En el primer inciso se establece la obligatoriedad de que en las estaciones de peaje tengan tarifas diferenciales para los vehículos de categorías I y II.</p> <p>El párrafo 1 tiene dos incisos. En ellos se indica que, dentro de los seis (6) meses siguientes a la promulgación de la ley el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Transporte y las entidades adscritas correspondientes, deberá llevar a cabo unas mesas de trabajo con la ANI, el INVÍAS y los concesionarios, para efectos de estudiar y acordar el monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales; cuya implementación será supervisada de manera conjunta por las partes involucradas.</p> <p>El segundo párrafo consta de cuatro literales; los cuales, a su vez, se componen de diversos numerales e incisos.</p> <p>El primer literal se refiere a los requisitos que se tendrían que acreditar para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial. Disponiendo que, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la ley, el Ministerio de Transporte los definiría, en estrecha colaboración con las entidades territoriales, la ANI y el INVÍAS.</p> <p>El siguiente literal establece que el beneficio de tarifa diferencial no esté supeditado a la disponibilidad de cupos; que una persona no podrá registrar un número mayor a dos (2) vehículos particulares; que la revisión de los documentos por parte de la concesión e interventoría o de ANI o del INVÍAS no supere los 30 días hábiles (término a partir del cual se configuraría silencio administrativo positivo y, consecuentemente, tendría que procederse a la expedición del beneficio de manera inmediata); y que el beneficio se otorgue por periodos de cinco (años), con verificación anual del cumplimiento de los requisitos por parte de la entidad que otorgó el beneficio.</p> <p>El tercer literal aborda el tema de la pérdida del beneficio de tarifa especial diferencial. Se establecen causales que dan lugar a su pérdida definitiva y causales que dan lugar a la pérdida temporal del beneficio. Cuando la pérdida es definitiva, las nuevas solicitudes serán rechazadas; mientras que cuando la</p>

<p>pérdida es temporal el beneficio podrá ser otorgado nuevamente si la causal es subsanada y se presenta una nueva solicitud.</p> <p>Las causales que producen la pérdida definitiva del beneficio son las siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuando se evidencie fraude o inconsistencias en cualquiera de los documentos entregados con la solicitud.</li> <li>• Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial.</li> <li>• Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.</li> <li>• Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.</li> <li>• 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.</li> <li>• Cuando el vehículo beneficiado esté relacionado con problemas de alteraciones de orden público</li> <li>• Cuando el vehículo beneficiado, durante su tránsito por el corredor vial del peaje respectivo, cause daños a la infraestructura vial y/o sus elementos constitutivos.</li> </ul> <p>Por otra parte, las causales que dan lugar a la pérdida temporal del beneficio son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.</li> <li>• Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la pérdida de la tenencia de este. (En cuyo caso, se impone la obligación al beneficiario de informar tal hecho al concesionario y entregar la tarjeta de identificación electrónica asignada).</li> </ul>	<p>En lo atinente a este punto, adicionalmente se regula la posibilidad de que el concesionario respectivo, la ANI o el INVÍAS puedan, en cualquier momento, requerir al beneficiario para que actualice todos o cualquiera de los documentos que acompañaron la solicitud. Para atender el requerimiento el beneficiario contará con un término de quince (15) días hábiles y si guarda silencio se perderá la calidad de usuario beneficiario de la tarifa diferencial.</p> <p>El siguiente literal dispone que el beneficiario de la tarifa preferencial deberá adquirir la tarjeta o el dispositivo o mecanismo que le permita hacer uso de dicha tarifa: cuyo pago podrá efectuarse 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.</p> <p>El tercer párrafo (que por error de digitación en el articulado del proyecto se puso como "Parágrafo 4"), se indica que Las entidades territoriales, siguiendo las pautas del Ministerio de Transporte, deben determinar las ciudades donde se implementarán las reglas mencionadas en este artículo y especificar la distancia a partir de la cual se considerarán los municipios cercanos como beneficiarios.</p> <p>En el <b>artículo 4</b> se 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 de alguna de las empresas habilitadas para adelantar la interoperabilidad. Se establece la obligación y facultad en cabeza del Ministerio de Transporte para reglamentar la materia.</p> <p>El <b>artículo 5</b> modifica el literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993 (modificado por el artículo 1 de la Ley 787 de 2002), especificando que no se cobrará el monto establecido para los peajes, en el evento en el cual se deba 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 y la normalización del flujo vehicular.</p> <p>El <b>artículo 6</b> establece que deberá promoverse activamente el aumento en el uso de telepeajes mediante campañas a nivel nacional, regional y local, para que la población adquiera el dispositivo requerido y pueda utilizar los peajes electrónicos de las empresas autorizadas. Esto facilitará la interoperabilidad y garantizará un funcionamiento eficiente en las carreteras del país.</p> <p>Finalmente, el <b>artículo 7</b> corresponde a la vigencia de la ley, la cual iniciará con su publicación.</p>
<p style="text-align: center;"><b>IV. CIRCUNSTANCIAS O EVENTOS QUE PODRÍAN GENERAR UN CONFLICTO DE INTERÉS</b></p> <p>El inciso primero del artículo 291 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019, dispone:</p> <p><b>ARTÍCULO 291. DECLARACIÓN DE IMPEDIMENTO.</b> &lt;Artículo modificado por el artículo 3 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:&gt; 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 Congreso pueda encontrar.</p> <p>A su vez, el artículo 286 de la Ley 5 de 1992, modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019, regula el régimen de conflicto de interés de los congresistas en los siguientes términos:</p> <p><b>ARTÍCULO 286. RÉGIMEN DE CONFLICTO DE INTERÉS DE LOS CONGRESISTAS.</b> &lt;Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 2003 de 2019. El nuevo texto es el siguiente:&gt; Todos los congresistas deberán declarar los conflictos de intereses que pudieran surgir en ejercicio de sus funciones.</p> <p>Se entiende como conflicto de interés una situación donde la discusión o votación de un proyecto de ley o acto legislativo o artículo, pueda resultar en un beneficio particular, actual y directo a favor del congresista.</p> <p><b>a)</b> Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p><b>b)</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.</p> <p><b>c)</b> 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.</p> <p>Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:</p>	<p><b>a)</b> 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.</p> <p><b>b)</b> Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.</p> <p><b>c)</b> 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.</p> <p><b>d)</b> 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.</p> <p><b>e)</b> &lt;Literal INEXEQUIBLE&gt;</p> <p><b>f)</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1o.</b> Entiéndase por conflicto de interés moral aquel que presentan los congresistas cuando por razones de conciencia se quieren apartar de la discusión y votación del proyecto.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2o.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3o.</b> 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.</p> <p>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:</p> <p>No cualquier interés configura la causal de desinversión 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 concorra 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.</p>

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 exige 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 7o. 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 respectivos 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. 7º 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. 7º 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 conceptualizado 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. 7º 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 experiencia 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. 7º de la Ley 819 de 2003. Puesto que **la carga principal en la presentación de los 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, se reitera que el proyecto fue remitido al Ministerio de Hacienda y Crédito Público para efectos de que se emita, por parte de esa cartera, un concepto sobre éste y se pronuncie sobre sus aspectos e implicaciones fiscales. Una vez recibido el referido concepto, será enviado a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República para el trámite pertinente y el conocimiento de los senadores.

**VI. PLIEGO DE MODIFICACIONES**

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 DIRECCIONES	POR MEDIO DE LA CUAL SE ADOPTAN MEDIDAS SOBRE EL PASO POR ESTACIONES DE PEAJES, SE ESTABLECE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA VEHICULOS 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

<p><b>ARTÍCULO 1º.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p>La DITRA, la concesión, el INVÍAS, la ANI y demás entidades competentes dispondrán de la logística necesaria para garantizar la movilidad.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> La falta de cooperación de los funcionarios de INVÍAS o la ANI y/o 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.</p> <p><b>Parágrafo 2.</b> 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 de ellos empleados de la concesión respectiva; (ii) la cuantía de las multas; (iii) su recaudación y destinos específicos; conforme a la normativa vigente.</p> <p><b>Parágrafo 3.</b> El uso arbitrario e injustificado del levantamiento de talanqueras por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades</p>	<p><b>ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE.</b> 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.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p>	<p>El contenido del artículo 1 se divide en varios artículos (artículos 1, 2, 4, 5 y 17 del texto propuesto).</p> <p>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.</p>
---	--	--

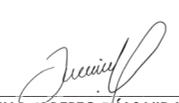
<p>de tránsito la vigilancia y control de lo estipulado en este artículo.</p> <p><b>Parágrafo 5.</b> Será responsabilidad del Ministerio de Transporte, en el término de seis (6) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regular lo establecido en el presente artículo.</p>			<p><b>Parágrafo 1.</b> 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 INVIAS 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.</p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 2. REQUISITOS PARA LA ACREDITACIÓN DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b></p> <p><b>E) REQUISITOS:</b></p> <p>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 (INVIAS), tendrá la 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).</p> <p><b>F) CARACTERÍSTICAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TARIFA DIFERENCIAL</b></p> <p><b>IV.</b> La obtención de la tarifa diferencial no</p>	<p>la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"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 - INVIAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."</p>	<p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>El texto vigente del artículo objeto de modificación es extenso (4 incisos, 5 literales y 4 párrafos). 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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios", se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>
<p><b>ARTÍCULO 2º.</b> 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.</p> <p><b>Parágrafo 1.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.</b> 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 - INVIAS, con el fin de permitir el paso de vehículos hasta tanto el flujo vehicular se normalice.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.</p>	<p>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.</p> <p>El contenido del artículo 2 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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.</p> <p>Dada la formalidad requerida, se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p> <p>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.</p>	<p>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 (INVIAS), tendrá la 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).</p> <p><b>F) CARACTERÍSTICAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TARIFA DIFERENCIAL</b></p> <p><b>IV.</b> La obtención de la tarifa diferencial no</p>	<p>la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"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 - INVIAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."</p>	<p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>El texto vigente del artículo objeto de modificación es extenso (4 incisos, 5 literales y 4 párrafos). 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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios", se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>
<p><b>ARTÍCULO 3º. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL PARA LAS ESTACIONES DE PEAJE.</b></p> <p>Será obligatorio, para las estaciones de peaje del territorio colombiano, contar con tarifas diferenciales para las Categorías I y II.</p>	<p><b>ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES.</b> Adiciónese un segundo inciso al literal b) del artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1 de</p>	<p>El contenido del artículo 3 se divide en varios artículos (artículos 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 y 14 del texto propuesto).</p> <p>El contenido del artículo 3 propuesto se encontraba en el artículo 5 del texto original de la iniciativa.</p>	<p>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 (INVIAS), tendrá la 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).</p> <p><b>F) CARACTERÍSTICAS DE LA OBTENCIÓN DE LA TARIFA DIFERENCIAL</b></p> <p><b>IV.</b> La obtención de la tarifa diferencial no</p>	<p>la Ley 787 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>"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 - INVIAS, la tarifa de peaje correspondiente no se cobrará a ningún vehículo, hasta tanto se normalice el flujo vehicular."</p>	<p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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.</p> <p>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).</p> <p>El texto vigente del artículo objeto de modificación es extenso (4 incisos, 5 literales y 4 párrafos). 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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios", se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>
<p>estará supeditada a la disponibilidad de cupos. No obstante, una persona no podrá registrar un número mayor a dos (2) vehículos particulares.</p> <p><b>V.</b> La revisión de la documentación por parte de la concesión y la interventoría, de la ANI o el INVIAS, 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.</p> <p><b>VI.</b> El beneficio de la tarifa diferencial tendrá una duración de cinco (5) años calendario. El proceso de verificación se llevará a cabo cada año por parte de la entidad que otorgó en un primer momento el beneficio.</p> <p><b>G) Pérdida del beneficio de Tarifa Especial Diferencial</b></p> <p>Los beneficiarios de las tarifas diferenciales perderán el beneficio en los siguientes eventos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 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.</li> <li>• Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa diferencial.</li> <li>• Cuando se evidencie que el beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa diferencial.</li> </ul>			<ul style="list-style-type: none"> <li>• Cuando el vehículo beneficiado se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.</li> <li>• 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.</li> </ul> <p>Para los 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.</p> <p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Para los vehículos de transporte público de pasajeros, cuando el vehículo asociado al beneficio se desvincule de la empresa transportadora acreditada en la solicitud.</li> <li>• Por venta del vehículo asociado al beneficiario o la pérdida 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</li> </ul>		

<p>cumpla con los requisitos establecidos en la presente ley.</p> <p>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.</p> <p><b>H) Dispositivo o mecanismo de identificación del beneficiario.</b></p> <p>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.</p> <p><b>Parágrafo 4.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 4º.</b> 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.</p>	<p><b>ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI.</b> 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</p>	<p>El contenido del artículo 4 pasa a estar en el artículo 15 del texto propuesto.</p> <p>El contenido del artículo 4 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa.</p> <p>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</p>	<p>procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 de esta ley.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 5º.</b> 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".</p> <p>Modifíquese el literal B del Artículo 21 de la Ley 105 de 1993 (Modificado parcialmente por el art. 1, Ley 787 de</p>	<p><b>ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD.</b> 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.</p> <p>Le corresponderá a la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional y a las autoridades de</p>	<p>cooperación a los contratistas de los concesionarios.</p> <p>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 INVÍAS o la ANI cuando se adelanten los procedimientos de que tratan los artículos 1 y 2 (es decir el manejo de tráfico en reversible y el levantamiento de barreras en estaciones de peaje por represamiento).</p> <p>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 si tienen un vínculo contractual, de naturaleza distinta a la laboral, con el concesionario.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por la de "concesionarios".</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la DITRA, la ANI y del INVÍAS.</p> <p>El contenido del artículo 5 pasa a estar en el artículo 3 del texto propuesto para primer debate.</p> <p>El contenido del artículo 5 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial, salvo en lo</p>
<p>2002) el cual quedará de la siguiente manera:</p> <p>"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.</p> <p>Para estos efectos, la Nación establecerá peajes, tarifas y tasas sobre el uso de la infraestructura nacional de transporte y los recursos provenientes de su cobro se usarán exclusivamente para ese modo de transporte.</p> <p>Todos los servicios que la Nación o sus entidades descentralizadas presten a los usuarios accesorios a la utilización de la Infraestructura Nacional de Transporte, estarán sujetos al cobro de tasas o tarifas</p> <p>Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes, se observarán los siguientes principios:</p> <p>(...)</p> <p>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 presten 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 las estaciones de peaje administradas por las concesiones, la ANI y/o el INVÍAS con</p>	<p>tránsito, a partir de sus competencias, velar por el cumplimiento de lo dispuesto en los artículos precedentes.</p> <p>El artículo propuesto se circunscribe a dos asuntos:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por la de "concesionarios".</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la DITRA, la ANI y del INVÍAS.</p>	<p>relacionado con competencias de vigilancia y control de la DITRA y las autoridades de tránsito, según se explica más adelante.</p> <p>El artículo propuesto se circunscribe a dos asuntos:</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por la de "concesionarios".</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la DITRA, la ANI y del INVÍAS.</p>	<p><u>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.</u></p> <p>(...)"</p> <p><b>ARTÍCULO 6º.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II.</b> Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.</p> <p>El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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.</li> </ol> <p><b>Parágrafo.</b> 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 o los que se aplicará la tarifa especial diferencial en la respectiva estación.</p>	<p>El contenido del artículo 4 pasa a estar en el artículo 16 del texto propuesto.</p> <p>El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>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.</p> <p>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 de peaje nunca se va a constatar que el conductor sea una persona determinada).</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>El contenido del artículo 4 pasa a estar en el artículo 16 del texto propuesto.</p> <p>El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>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.</p> <p>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 de peaje nunca se va a constatar que el conductor sea una persona determinada).</p> <p>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.</p> <p>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</p>

<p><b>ARTÍCULO 7º.</b> La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.</p>	<p><b>ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> 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 - INVIAS 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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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 aplicará la tarifa diferencial.</p> <p>El contenido del artículo 7 pasa a estar en el artículo 18 del texto propuesto.</p> <p>El contenido del artículo 6 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>El artículo 7 propuesto, en términos generales, establece un espacio de concertación entre el Ministerio de Transporte y la ANI, el INVIAS y los concesionarios, para establecer el monto y/o el porcentaje de los descuentos aplicables en virtud de las tarifas diferenciales.</p> <p>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 INVIAS 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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesiones" por el de "concesionarios".</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>	<p><b>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> 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 - INVIAS, 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar sujeta a la disponibilidad de cupos.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.</p>	<p>El contenido del artículo 8 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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 de servicio público. Esta tarea, deberá hacerla en colaboración con las entidades territoriales, la ANI y INVIAS.</p> <p>Establece, también, que la obtención de la tarifa diferencial no estará sujeta a la disponibilidad de cupos y que los particulares no podrán registrar más de dos (2) vehículos para obtener el beneficio.</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>	<p><b>ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO.</b> La revisión de la documentación por parte de los concesionarios, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, 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.</p>	<p>El contenido del artículo 9 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>
<p><b>ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS.</b> 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.</p> <p>El concesionario, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, según sea el caso, verificará anualmente que se mantenga el cumplimiento de los requisitos acreditados para acceder al beneficio.</p>	<p>Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p> <p>El contenido del artículo 10 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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 INVIAS o el concesionario revisen anualmente el cumplimiento de los requisitos inicialmente acreditados.</p>	<p>El contenido del artículo 11 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionario".</p> <p>Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVIAS.</p>	<p>propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</p> <p><b>2.</b> Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.</p> <p><b>3.</b> Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.</p> <p><b>4.</b> Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.</p> <p><b>5.</b> Cuando el vehículo beneficiario esté relacionado con situaciones de alteración del orden público.</p> <p><b>6.</b> 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.</p> <p><b>7.</b> 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 - INVIAS, según corresponda.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> Por tratarse de pérdida definitiva del beneficio, una vez sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de los causales enunciados 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</p>	<p>El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial.</p> <p>Tratándose de causales de pérdida definitiva del beneficio, se cambia la expresión "inconsistencia" por "falsedad". Esto, por cuanto las inconsistencias podrían ser subsanables; en cuyo caso la pérdida no debe ser definitiva.</p> <p>Se incluyen en la misma enunciación causales que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otros apartes del texto.</p> <p>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 propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</p> <p>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</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	
<p><b>ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN.</b> El concesionario respectivo, la Agencia Nacional de Infraestructura - ANI o el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, 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.</p>	<p>El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p>	<p>El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	
<p><b>ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <p><b>1.</b> Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el</p>	<p>El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p>	<p>El contenido del artículo 12 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	<p>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.</p> <p>Se reemplaza la expresión "concesión" por el de "concesionarios".</p>	

	vehículo objeto del beneficio sino del propietario o tenedor respectivo.			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.	Se utilizan los nombres completos de la ANI y del INVÍAS.
	<p><b>ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <p>1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</p> <p>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.</p> <p>3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> Por tratarse de pérdida no definitiva del beneficio, aunque sea revocada la tarifa especial diferencial por la configuración de cualquiera de las</p>	<p>El contenido del artículo 13 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a las causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial.</p> <p>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 a solicitar el beneficio si se ha enervado la causal que generó su pérdida.</p> <p>Se incluye en el numeral 2 una causal que no estaban en la lista original, pero se encontraban en otro aparte del texto.</p> <p>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).</p> <p>Se introducen dos causales nuevas:</p> <p>(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.</p> <p>(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.</p> <p>Se ajusta la redacción para mayor claridad.</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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.</p>		
				<p><b>ARTÍCULO 14. DISPOSITIVO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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.</p>	<p>El contenido del artículo 14 propuesto se encontraba en el artículo 3 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>Se hacen ajustes de redacción.</p> <p>El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a obligatoriedad de que los vehículos nuevos cuenten con los dispositivos necesarios para el uso de peajes electrónicos.</p> <p>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.</p>
				<p><b>ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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.</p>	<p>El contenido del artículo 15 propuesto se encontraba en el artículo 4 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p> <p>El texto propuesto se circunscribe, exclusivamente, a obligatoriedad de que los vehículos nuevos cuenten con los dispositivos necesarios para el uso de peajes electrónicos.</p>
		<p>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.</p>			
	<p><b>ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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.</p>	<p>El contenido del artículo 16 propuesto se encontraba en el artículo 6 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción.</p> <p>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.</p>			
	<p><b>ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.</b> 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.</p>	<p>El contenido del artículo 17 propuesto se encontraba en el artículo 1 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>En el texto propuesto se hacen ajustes de redacción sin modificar el contenido sustancial.</p> <p>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 experiencia técnica, reglamente detallada e integralmente la ley, para hacer posible su implementación y cumplimiento.</p>			
	<p><b>ARTÍCULO 18. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación.</p>	<p>El contenido del artículo 18 propuesto se encontraba en el artículo 7 del texto original de la iniciativa.</p> <p>Se introduce un título al artículo.</p> <p>Se reemplaza la expresión "publicación" por la de</p>			<p>"promulgación"; la cual, técnicamente, es más apropiada.</p>

<p style="text-align: center;"><b>VII. PROPOSICIÓN</b></p> <p>En mérito de lo expuesto, presento ponencia positiva y, en consecuencia, solicito a la Comisión Sexta Constitucional Permanente del Senado de la República dar primer debate al 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», de conformidad con el pliego de modificaciones propuesto.</p> <div style="text-align: center;">  <p><b>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</b> SENADOR DE LA REPÚBLICA</p> </div>	<p style="text-align: center;"><b>VIII. TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE</b></p> <p style="text-align: center;"><b>PROYECTO DE LEY 127 DE 2023 SENADO</b></p> <p style="text-align: center;"><b>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</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1. AUTORIZACIÓN DE IMPLEMENTACIÓN DEL MANEJO DE TRÁFICO EN REVERSIBLE.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 2. FACULTAD PARA EL LEVANTAMIENTO DE BARRERAS EN ESTACIONES DE PEAJE POR REPRESAMIENTO.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El uso arbitrario e injustificado de dicho procedimiento por parte de la autoridad de tránsito respectiva constituirá falta disciplinaria.</p> <p><b>ARTÍCULO 3. NO COBRO DE LA TARIFA DE PEAJE A NINGÚN VEHÍCULO DURANTE EL LEVANTAMIENTO DE LAS BARRERAS EN LAS ESTACIONES.</b> 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:</p> <p>“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.”</p>
<p><b>ARTÍCULO 4. DEBER DE COOPERACIÓN POR PARTE DE LOS EMPLEADOS Y/O CONTRATISTAS DE LOS CONCESIONARIOS Y FUNCIONARIOS DE DEL INVÍAS O LA ANI.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 5. GARANTÍA DE MOVILIDAD.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL EN LAS ESTACIONES DE PEAJE PARA AUTOMOTORES DE LAS CATEGORÍAS I Y II.</b> Será obligatorio para las estaciones de peaje contar con tarifa especial diferencial para vehículos clasificados en categorías I y II.</p> <p>El beneficio de tarifa especial diferencial de que trata este artículo estará dirigido a:</p> <p><b>1.</b> 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</p>	<p><b>2.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 7. DETERMINACIÓN DEL VALOR DE LA TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. REQUISITOS PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> La obtención de la tarifa diferencial no podrá estar supeditada a la disponibilidad de cupos.</p>

<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> Tratándose de vehículos particulares, la misma persona no podrá registrar más de dos (2) vehículos para acceder al beneficio de tarifa especial diferencial.</p> <p><b>ARTÍCULO 9. TÉRMINO PARA RESOLVER LA SOLICITUD PARA ACCEDER AL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL Y SILENCIO POSITIVO.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 10. DURACIÓN DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL, RENOVACIÓN Y VERIFICACIÓN ANUAL DE REQUISITOS.</b> 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.</p> <p>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.</p> <p><b>ARTÍCULO 11. ACTUALIZACIÓN DE LOS DOCUMENTOS PRESENTADOS CON LA SOLICITUD Y VERIFICACIÓN DE LA INFORMACIÓN.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 12. PÉRDIDA DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> Son causales de pérdida definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuando se evidencie fraude o falsedad en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</li> <li>2. Cuando se evidencie fraude o suplantación en la utilización del beneficio de la tarifa especial diferencial.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Cuando se evidencie que el propietario o tenedor del vehículo beneficiario está comercializando con el derecho a la tarifa especial diferencial.</li> <li>4. Cuando el vehículo beneficiario se encuentre reportado como evasor de cualquier peaje en el territorio colombiano.</li> <li>5. Cuando el vehículo beneficiario esté relacionada con situaciones de alteración del orden público.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol> <p><b>PARÁGRAFO.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 13. PÉRDIDA NO DEFINITIVA DEL BENEFICIO DE TARIFA ESPECIAL DIFERENCIAL.</b> Son causales de pérdida no definitiva del beneficio de tarifa especial diferencial:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cuando se evidencie alguna inconsistencia subsanable en cualquiera de los documentos suministrados por el propietario o tenedor del vehículo beneficiario.</li> <li>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</li> </ol>
<p>le haga, para efectos de actualizar o verificar todos o cualquiera de los documentos presentados con la solicitud.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Cuando se transfiera la propiedad o se produzca la pérdida de la tenencia del vehículo beneficiario.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> <li>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.</li> </ol> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> 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.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 14. DISPOSITIVO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 15. DISPOSITIVO NECESARIO PARA EL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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</p>	<p>vehículos nuevos que se comercialicen en el territorio nacional deberán contar con el dispositivo necesario para el uso de peajes electrónicos.</p> <p><b>ARTÍCULO 16. PROMOCIÓN DEL USO DE PEAJES ELECTRÓNICOS.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 17. REGLAMENTACIÓN POR PARTE DEL MINISTERIO DE TRANSPORTE.</b> 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.</p> <p><b>ARTÍCULO 18. VIGENCIA.</b> La presente ley rige a partir de su promulgación.</p> <div style="text-align: right;">   <b>JULIO ALBERTO ELÍAS VIDAL</b>              SENADOR DE LA REPÚBLICA         </div>