

PROYECTO DE LEY N° _____ DE 2016 SENADO

“Por medio del cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones”

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Antecedentes

Los peajes son la tarifa creada por ley para mantener y conservar en buen estado las carreteras o vías nacionales, y quien transite por ellas debe pagar por su uso¹. La Ley 105 de 1993 (modificada parcialmente por la Ley 787 de 2002) dictó las disposiciones básicas sobre el transporte en Colombia y reguló lo correspondiente a peajes en el territorio nacional, estableciendo entre otras cosas el cobro de las tarifas y el sistema de recaudo de estos.

Así pues, de acuerdo con la mencionada Ley:

- (i) Los ingresos de las tarifas de los peajes deben garantizar el adecuado mantenimiento, operación y desarrollo de las vías
- (ii) El recaudo está a cargo de las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio.
- (iii) Las tasas de peajes son diferenciales, es decir que se fijan en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- (iv) El valor de las tasas o tarifas será determinado por la autoridad competente.

Sobre este último punto, es importante mencionar que el ente competente para determinar la tarifa -de acuerdo con el Decreto 2053 de 2003²- es el Ministerio de Transporte, quien debe emitir concepto vinculante previo al establecimiento de los peajes, establecer los peajes, tarifas, tasas y derechos a cobrar por el uso de la infraestructura de los modos de transporte. Esta misma entidad, es la responsable de elaborar las propuestas para establecer fórmulas y criterios en materia tarifaria y de localización de las estaciones de peajes.

Es decir, el Ministerio de Transporte es el ente que determina la política general en materia de peajes, y es el ente encargado de fijar los sitios de peaje y las tarifas de los

¹ DE RUS, Ginés y CAMPOS. Economía del transporte. España (2003)

² “Por el cual por el cual se modifica la estructura del Ministerio de Transporte, y se dictan otras disposiciones”

mismos, los cuales como ya se mencionó, deben corresponder a la calidad de la infraestructura vial.

Actualmente en Colombia se reportan 132 peajes (Ver Ministerio de Transporte), de los cuales 90 se encuentran a cargo de la Agencia Nacional de Infraestructura (vías concesionadas) y 42 a cargo del Instituto Nacional de Vías (vías no concesionadas). La clasificación vigente de peajes se muestra en la Tabla 1.

Categorías	Tipos de Vehículo
Cat. I	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llantas sencillas.
Cat. II	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
Cat. III	Vehículos de pasajeros y carga de tres y cuatro ejes.
Cat. IV	Vehículos de carga de cinco ejes
Cat. V	Vehículos de carga de seis ejes
Eje grúa – Eje adicional	Pagan valor adicional sobre la cat V por eje adicional

Tabla 1 Clasificación de peajes en Colombia

Fuente: Ministerio de Transporte (2015)

Sin embargo, el planteamiento de las normas está muy lejos de la realidad, si se tiene en cuenta que: **(i)** Los costos de los peajes no corresponden a la infraestructura; **(ii)** Las tarifas no son diferenciales **(iii)** Los elevados costos de los peajes afectan la competitividad, y **(iv)** Hay una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas a través del recaudo de peajes. A continuación se detalla la problemática alrededor del diseño e implementación de la política de peajes en Colombia.

(i) Elevados costos de peajes no corresponden con la calidad de la infraestructura que financian

En la actualidad el país tiene los peajes mas caros de la Alianza del Pacifico y ocupa el tercer lugar de costos en Latinoamérica³. Ver Ilustración 1.

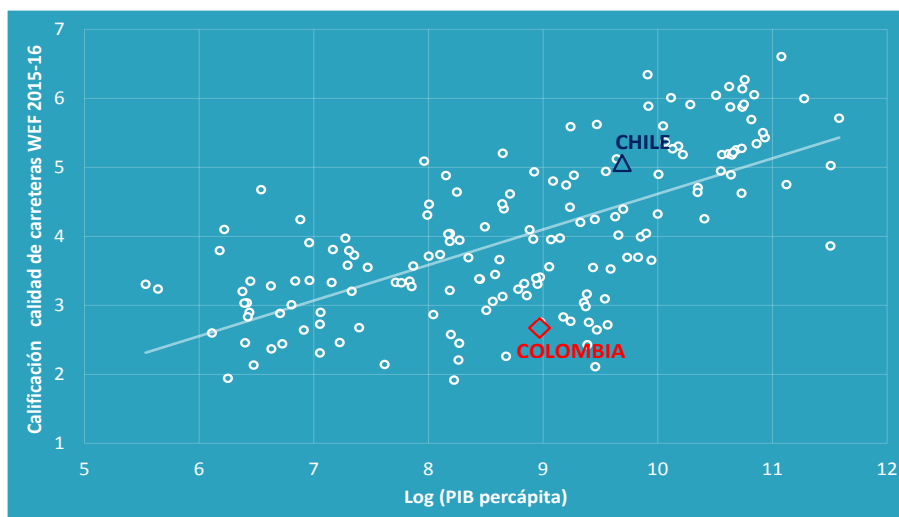
³ “Colombia tiene los peajes más caros de la Alianza del Pacífico” Periodico, La República Junio de 2015 y “Los peajes colombianos están entre los más costosos de América Latina” Periodico El Universal junio 2015.



Ilustración 1 Comparativo latinoamericano de costos de peajes

Fuente: La República (2015)

Así mismo, el 80% de las carreteras del país están en un estado que va de malo a regular (el 44 % del total de red vial se encuentra en un estado malo)⁴ y sólo el 15% de las carreteras del país están pavimentadas, en comparación con el promedio de la OCDE del 75%.⁵ Complementariamente, tal y como lo muestra Gráfica 1, la calificación de Colombia en cuanto a la percepción de calidad de carreteras, procesada por el Foro Económico Mundial para la construcción del ranking global de competitividad está muy por debajo de los promedios consistentes con su PIB per cápita.



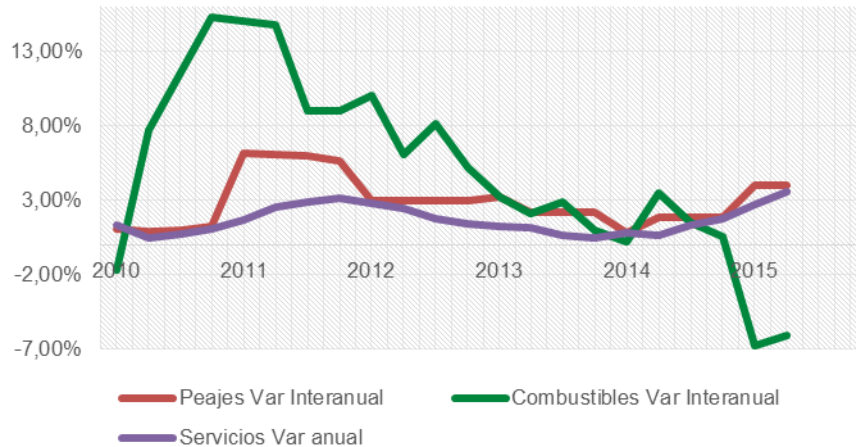
Gráfica 1 Relación entre calidad de infraestructura vial y PIB per cápita

Fuente: Foro Económico Mundial – Informe de Competitividad Global 2015-2016

⁴ YEPES, Tito. Indicadores del sector transporte en Colombia - Informe consolidado. Fedesarrollo. 2013.

⁵ Llewellyng Consulting (2014)

Por último, el elevado costo de peajes se ve reflejado en el índice de costos de transporte de carga que calcula el DANE. Ver Gráfica 2



Gráfica 2 Costo de peajes en la evolución del índice de costos de transporte de carga
Fuente: DANE (2015)

(ii) Las tarifas fijadas en el país no son diferenciales

De acuerdo con información oficial del Ministerio de Transporte, Instituto Nacional de Vías y Agencia Nacional de Infraestructura a Julio de 2015, **entre más peajes instalados en un trayecto, mayor es el costo por kilómetro** y hay desproporción entre el número Kilómetros y los costos de los peajes, como se evidencia en la siguiente tabla.

Nombre Ruta	Distancia (Kms)	Total Peajes	Valor Total Ruta (Cat I)
BOGOTA - VILLAVICENCIO	95	3	\$ 32,000
BOGOTA - VILLAVICENCIO - GRANADA	172	5	\$ 48,000
MONTERÍA - TURBO	183	1	\$ 7,000
TUNJA - PUERTO ARAUJO	199	1	\$ 6,800
VALLEDUPAR - PARAGUACHON	209	2	\$ 14,900
TUNJA - PUERTO BOYACÁ	255	1	\$ 6,800
BOGOTA - HONDA - MANIZALES	285	4	\$ 30,200
BOGOTA - VILLAVICENCIO - PUERTO LOPEZ - PUERTO GAITÁN	285	6	\$ 49,700
ARMENIA - MEDELLÍN	293	5	\$ 37,100
SINCELEJO - EL CARMEN - BOSCONIA - VALLEDUPAR	316	4	\$ 29,300
BOGOTA - YOPAL	322	3	\$ 20,900
MANIZALES - QUIBDÓ	322	3	\$ 22,200

Nombre Ruta	Distancia (Kms)	Total	Pe aje s	Valor Total Ruta (Cat I)
BOGOTA - SOGAMOSO - YOPAL	335	5		\$ 34,100
BOGOTA - ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES	340	9		\$ 79,500
BOGOTA - YOPAL	353	5		\$ 44,600
CARTAGENA - VALLEDUPAR	358	4		\$ 28,700
MEDELLÍN - TURBO	360	1		\$ 7,200
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	363	7		\$ 45,000
BOGOTA - BUCARAMANGA	384	6		\$ 41,200
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	385	8		\$ 49,800
BOGOTA - BUCARAMANGA vía 2	394	7		\$ 47,800
BOGOTA - MEDELLÍN	414	6		\$ 53,100
MEDELLÍN - CALI	420	10		\$ 73,200
CARTAGENA - PARAGUACHON	429	9		\$ 73,400
MEDELLÍN - BUCARAMANGA	431	6		\$ 53,100
BOGOTA - CALI - BUENAVENTURA	437	12		\$ 92,700
CALI - IPIALES - RUMICHACA	441	5		\$ 33,600
BOGOTA - HONDA - MANIZALES - MEDELLÍN	467	7		\$ 52,400
BOGOTA - BUENAVENTURA	497	9		\$ 71,200
BOGOTA - NEIVA - SAN AGUSTÍN	510	7		\$ 58,000
CÚCUTA - BUCARAMANGA - MEDELLÍN	567	7		\$ 41,100
BOGOTA - CÚCUTA	580	8		\$ 53,300
MEDELLÍN - NEIVA	587	8		\$ 69,600
BOGOTA - CÚCUTA	589	9		\$ 59,900
MEDELLÍN - BARRANQUILLA	666	8		\$ 55,800
MEDELLÍN - CARTAGENA - BARRANQUILLA	699	8		\$ 70,600
MEDELLÍN - VALLEDUPAR	740	8		\$ 58,400
BUCARAMANGA - CALI	755	8		\$ 63,600
BARRANQUILLA - BUCARAMANGA - CÚCUTA	762	10		\$ 72,700
CARTAGENA - MANIZALES	769	12		\$ 79,100
BOGOTA - MONTERÍA	802	11		\$ 87,700
BOGOTA - VALLEDUPAR	833	12		\$ 83,000
BOGOTA - VALLEDUPAR	847	11		\$ 76,400
BOGOTA - IPIALES - RUMICHACA	880	15		\$ 112,400
BOGOTA - VALLEDUPAR	883	10		\$ 76,200
BARRANCABERMEJA - MOCOA	939	9		\$ 70,100
BOGOTA - BARRANQUILLA	959	14		\$ 101,800
BOGOTA - SANTA MARTA	959	16		\$ 113,100
BOGOTA - SANTA MARTA vía 2	964	10		\$ 75,300

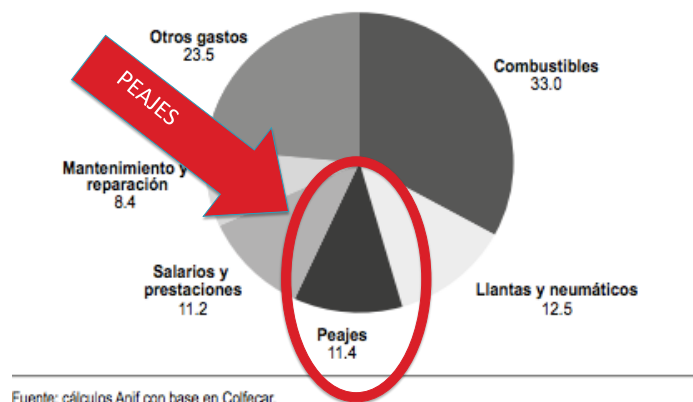
Nombre Ruta	Distancia (Kms)	Total Peajes	Valor Total Ruta (Cat I)
<u>BOGOTA - BARRANQUILLA vía 2</u>	969	15	\$ 108,600
BOGOTA - BARRANQUILLA vía 3	996	13	\$ 103,300
BOGOTA - BARRANQUILLA vía 4	1,009	13	\$ 101,600
BOGOTA - CARTAGENA	1,026	15	\$ 110,000
BOGOTA - CARTAGENA	1,075	13	\$ 93,600
<u>BOGOTA - BARRANQUILLA - CARTAGENA</u>	1,103	16	\$ 124,400
BOGOTA - BARRANQUILLA - CARTAGENA vía 2	1,125	15	\$ 115,300
CÚCUTA - BOGOTÁ - RUMICHACA	1458	8	\$ 117,600

Tabla 2 Costo agregado de peajes según rutas de transporte

Fuente. MinTransporte, ANI, Invias 2015.

(iii) Los elevados costos de los peajes afectan la competitividad.

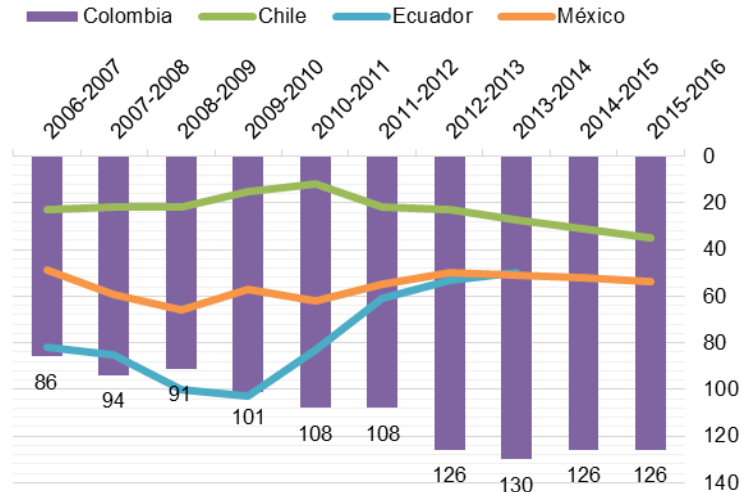
Según ANIF, la incidencia del costo de transporte, por mala infraestructura, está entre 10% y 35% del precio final de los bienes de exportación del país, cuando el **promedio internacional es del 6%.**⁶ Complementariamente, cálculos de AIF señalan que el costo de peajes pesa un 11.4% en la estructura del transporte vial.



En este contexto, en el cual se identifica que el costo de los peajes tiene un efecto importante en los sobrecostos de transporte que reporta el país en el ámbito internacional, la combinación de este hecho junto con la mala calidad de la infraestructura es causa determinante del retraso significativo del país en términos de los rankings de competitividad en la materia.⁷ Ver Gráfica 3.

⁶ "Costos de Transporte y Multimodalismo en Colombia" ANIF y Cámara Colombiana de Infraestructura (2014)

⁷ Para Defencarga los problemas están en la rotación: las empresas con 11 viajes mensuales aseguran rentabilidad, pero hoy se han reducido a 6 trayectos al mes.



Gráfica 3 Posición de Colombia en el ranking internacional de calidad de carreteras

Fuente: Foro Económico Mundial – Informe de Competitividad Global 2015-2016

(iv) Hay una debilidad institucional en el control y supervisión de los ingresos percibidos en las vías concesionadas a través del recaudo

De acuerdo con la Superintendencia de Puertos y Transporte, le corresponde a las entidades concedentes realizar directamente y a través de las interventorías de obra, el control detallado de los recaudos por peaje como parte del seguimiento contractual. Esto hace necesario mejorar el diseño, planeación e interventoría de las vías (sobre todo de aquellas en concesión), lo cual se puede por medio de la creación de un Sistema que permita a los ciudadanos y entes encargados, acceder a una información de manera inmediata y transparente.

Justificación del proyecto de ley

Como resultado del breve diagnóstico de la sección anterior, el presente proyecto de ley propone el diseño de una política integral de peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

Complementariamente, la iniciativa adiciona a la Ley 105 de 1993 la obligatoriedad de que la infraestructura vial cuente con Servicios Complementarios financiados por los peajes. Ello, porque las zonas de descanso son importantes para la disminución de

accidentes, al ayudar a disminuir la fatiga que, tal y como lo ha establecido la Policía, es uno de los mayores factores de accidentalidad en Colombia.⁸

Valga mencionar que la Policía Nacional ha entendido la fatiga como el estado psico-físico que produce disminución de la capacidad de ejercer actividades por el cansancio, y se manifiesta a través de una serie de síntomas, que se ven reflejados en:

- a) Disminución del nivel de vigilancia y atención,
- b) Disminución de la precisión y velocidad de las respuestas,
- c) Aparición de una percepción lenta y débil,
- d) Incremento del tiempo de reacción para frenar,
- e) Disminución de la motivación,
- f) Aceptación de mayores riesgos y
- g) Reducción de la amplitud de la atención y de la capacidad para realizar dos tareas al mismo tiempo

Finalmente, se propone la creación de un Sistema de Información Virtual de Peajes (SIVIPEC), que provea información y transparencia sobre el costo y seguimiento de las obras, el monto de recaudo de peajes, los informes de interventoría de calidad, así como el seguimiento de la ejecución de obras. Esto permitirá a los usuarios de carreteras verificar la adecuada destinación de los recursos de su procedencia. Así mismo, el Sistema permitirá hacer seguimiento a las tarifas para asegurar que sean efectivamente diferenciales.

En virtud de todo lo anteriormente explicado, se propone el presente Proyecto de Ley.

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA
Senadora de la República
Partido Centro Democrático

⁸ Disponible en: http://www.policia.gov.co/imagenes_ponal/dijin/revista_criminalidad/vol56_1/56108.html



AQUÍ VIVE LA DEMOCRACIA

PROYECTO DE LEY N° _____ 2016 SENADO

“Por medio del cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, sus especificaciones en términos de calidad y se dictan otras disposiciones”

EL CONGRESO DE COLOMBIA DECRETA:

Artículo 1°. **Objeto.** La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

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

Artículo 21°.- *Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la Nación.* Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

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

Para la fijación y cobro de tasas, tarifas y peajes para la infraestructura de transporte – modo carretero a cargo de la nación, así como para aquella concesionada, se observarán los siguientes principios:

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, así como el cumplimiento de estándares mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.

- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de Bomberos Voluntarios, Cuerpo de Bomberos Oficiales, ambulancias pertenecientes a la Cruz Roja, Defensa Civil, Hospitales Oficiales, Vehículos de las Fuerzas Militares y de la Policía Nacional, vehículos oficiales del Instituto Nacional Penitenciario y Carcelario, Inpec, vehículos oficiales del (DAS) Departamento Administrativo de Seguridad y de las demás instituciones que prestan funciones de Policía Judicial
- c) El valor de las tasas o tarifas será determinado por el Ministerio de Transporte con base en los estudios técnicos desarrollados por las entidades competentes en función de carácter no concesionado o concesionado de la infraestructura que remuneran.
- d) El recaudo de las tasas o tarifas estará a cargo de las entidades públicas o privadas responsables de la prestación del servicio. La Superintendencia de Puertos y Transporte en coordinación armónica con el INVIAS y la ANI, ejercerá la vigilancia y control del recaudo y su adecuada destinación.
- e) Las tarifas de peajes serán diferenciales, es decir, se fijarán en proporción a las distancias recorridas, las características vehiculares y sus respectivos costos de operación.
- f) Las tarifas de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero, y por ende sus respectivos estudios técnicos de soporte, deberán cumplir a cabalidad los lineamientos de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación.
- g) Para la determinación del valor del peaje y de las tarifas de valorización, en las vías nacionales, se tendrá en cuenta un criterio de equidad fiscal.

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

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

Parágrafo 3º: A partir del 1º de enero de 2018, bajo el estricto cumplimiento del principio de interoperabilidad, todas las estaciones de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, entendiéndose tanto la concesionada

como la no concesionada, deberán contar con procesos idóneos y eficientes de control de recaudo a través de mecanismos electrónicos.

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

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

Los principios orientadores de la política integral de peajes en la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, son:

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

4. *Gobierno electrónico.* Con el fin de promover la reducción del uso de efectivo en la economía y disminuir los costos de transacción del control y recaudo de las tarifas de peajes, se priorizarán los sistemas electrónicos de pagos de peajes. A partir del 1°. De enero de 2018 todo el pago y recaudo de peajes será por medios electrónicos.
5. *Interoperabilidad.* El Ministerio de Transporte definirá los estándares de interoperabilidad entre los sistemas de peajes desplegados a lo largo de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación

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

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

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

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

Donde

$TP_t^i =$ tarifa del peaje del tramo i en el año t

$TP_{t-1}^i =$ tarifa del peaje del tramo i en el año t-1

$IATP_t =$ índice de actualización tarifaria de peajes de carretera para el período

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

$\Delta IPC_{t-1} =$ variación anualizada del índice de precios al consumidor a 31 de diciembre del año (t-1)

$\Delta Q_{t-1}^i =$ mejoramiento/disminución de calidad o ampliación/disminución de infraestructura de carretera con el debido cumplimiento de estándares técnicos en el tramo i, la cual es sometida a verificación y validación del

Ministerio de Transporte por las entidades públicas o privadas, responsables de la prestación del servicio

$$\Delta X_{t-1}^i = \text{discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año } t-1 \text{ la cual se calcula así}$$
$$\Delta Q_{t-1}^i = \frac{\text{Tráfico real}_{t-1}^i}{\text{Tráfico estimado}_{t-1}^i} - 1$$

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

Artículo 6°. Actualización de las especificaciones de la red de transporte nacional – Zonas de servicios complementarios. En virtud de lo establecido en el artículo 13 de la Ley 105 de 1993, sobre especificaciones de la red nacional de carreteras, así como de la naturaleza continua de su actualización, según lo estipulado en el párrafo tercero del mismo artículo; la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, entendiéndose tanto la concesionada como la no concesionada, deberá garantizar la adecuada disponibilidad de zonas de servicios complementarios para los usuarios de la carretera.

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

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

1. Estudios de necesidad y conveniencia
2. Visibilidad
3. Distancias mínimas y máximas entre Zonas de servicios complementarios
4. Distancias a los accesos más próximos
5. Superficie mínima y máxima de las Zonas de servicios complementarios
6. Facilidades básicas ofrecidas a los usuarios de carreteras.

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

- a) Información de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación así como sus guías tarifarias
- b) Hoja de vida de cada uno de los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación en materia de estadísticas de recaudos y tráfico diario.
- c) Información georreferenciada de las Zonas de servicios complementarios de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación
- d) Espacio de interacción para la comunidad y de atención de peticiones, quejas y reclamos por parte de los usuarios de carreteras a cargo de la Nación.

Artículo 8°. Régimen de transición. Las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, vigentes a la promulgación de la presente ley, continuarán rigiéndose bajo la normatividad legal que lo sustenta y con efectos sólo para estas concesiones. De ahí en adelante, las concesiones de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación se les aplicará integralmente los fines, principios y criterios de actualización tarifaria en materia de peajes de los que habla la presente ley.

Artículo 9°. Vigencia. La presente ley rige a partir de la fecha de su promulgación y deroga todas aquellas que le sean contrarias.

MARÍA DEL ROSARIO GUERRA DE LA ESPRIELLA

Senadora de la República
Partido Centro Democrático