

## Proyecto de ley \_\_\_\_ de 2015 Senado

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

El Congreso de la República de Colombia

DECRETA:

**Artículo 1º.** Objeto. La presente ley tiene por objeto diseñar una política integral de peajes de infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación, con el fin de velar por el adecuado cumplimiento de estándares técnicos y socioeconómicos a la hora de definir las tarifas de los peajes de carreteras.

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

**Artículo 21º.-** *Tasas, tarifas y peajes en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación.* Para la construcción y conservación de la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, se contará con los recursos que se apropien en el Presupuesto General de la Nación y además se cobrará a los usuarios por el uso de las obras de infraestructura de transporte, buscando garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo.

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

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

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

- a) Los ingresos provenientes de la utilización de la infraestructura de transporte, deberán garantizar su adecuado mantenimiento, operación y desarrollo, así como el cumplimiento de estándares mínimos de calidad y bienestar para los usuarios de las vías nacionales en los términos de la presente ley.
- b) Deberá cobrarse a todos los usuarios, con excepción de las motocicletas y bicicletas, máquinas extintoras de incendios de los Cuerpos de

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2. *Fórmula de actualización:*

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

Donde

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

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

$\Delta IPC_{t-1}$  = 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  
 $\Delta X_{t-1}^i$  = discrepancia entre tráfico proyectado y el tráfico efectivo para el año t-1 la cual se calcula así

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**ALVARO URIBE VELEZ**

**PALOMA VALENCIA LASERNA**

**ALFREDO RANGEL SUAREZ**

**IVAN DUQUE MARQUEZ**

**FERNANDO NICOLAS ARAUJO**

**ORLANDO CASTAÑEDA**

**DANIEL ALBERTO CABRALES**

**JAIME A. AMIN HERNANDEZ**

**ERNESTO MACIAS TOVAR**

**RUBY THANIA VEGA DE PLAZAS**

**NOHORA STELLA TOVAR REY**

## Exposición de Motivos

### **Proyecto de ley \_\_\_ de 2015 “Por medio del cual se modifica parcialmente la Ley 105 de 1993 y se dictan medidas en relación con los peajes de la infraestructura de transporte-modo carretero a cargo de la Nación”.**

#### 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 uso <sup>1</sup>. 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

<sup>1</sup> DE RUS, Ginés y CAMPOS. Economía del transporte. España (2003)

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 2003<sup>2</sup>- 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 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.

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

Categorías	Tipos de Vehículo
<b>Cat. I</b>	Automóviles, camperos, camionetas y microbuses con ejes de llantas sencillas.
<b>Cat. II</b>	Buses, busetas, microbuses con eje trasero de doble llanta y camiones de dos ejes.
<b>Cat. III</b>	Vehículos de pasajeros y carga de tres y cuatro ejes.
<b>Cat. IV</b>	Vehículos de carga de cinco ejes
<b>Cat. V</b>	Vehículos de carga de seis ejes
<b>Eje grúa – Eje adicional</b>	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 tasas 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 Latinoamérica<sup>3</sup>. Ver Ilustración 1.



Promedio peajes en Región en dólares

- Uruguay: \$ 4
- Perú: \$ 3,69
- **Colombia: \$3,1**
- Brasil: \$ 2,58
- Paraguay \$ 2,5
- Argentina \$2,4
- Chile: \$ 2,17
- México: \$ 1,37
- Ecuador \$ 1,13

**Ilustración 1 Comparativo latinoamericano de costos de peajes**

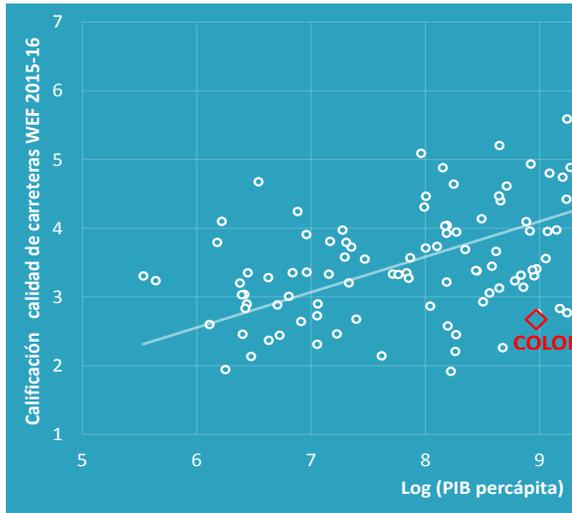
Fuente: La República (2015)

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)<sup>4</sup> y sólo el 15% de las carreteras del país están pavimentadas, en comparación con el promedio de la OCDE del 75%.<sup>5</sup> 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.

<sup>3</sup> “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.

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

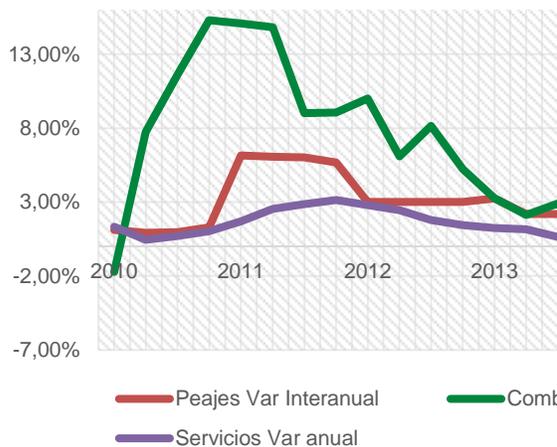
<sup>5</sup> Llewellyng Consulting (2014)



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

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

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**

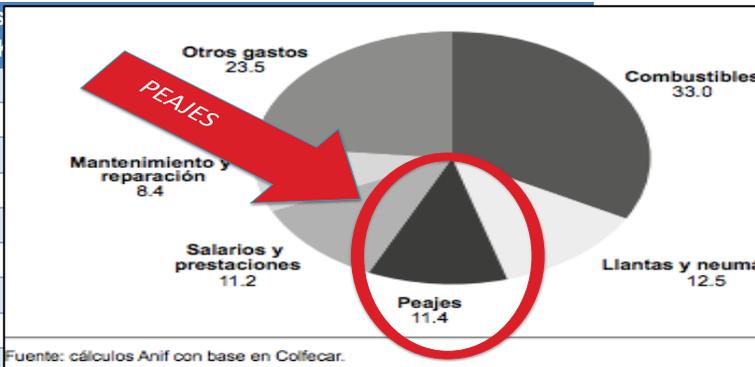
Fuente: DANE (2015)

(ii) Las tasas 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)	
BOGOTA - VILLAVICENCIO	95	3
BOGOTA - VILLAVICENCIO - GRANADA	172	5
MONTERÍA - TURBO	183	1
TUNJA - PUERTO ARAUJO	199	1
VALLEDUPAR - PARAGUACHON	209	2
TUNJA - PUERTO BOYACÁ	255	1
BOGOTA - HONDA - MANIZALES	285	4
BOGOTA - VILLAVICENCIO - PUERTO LOPEZ - PUERTO GAITÁN	285	6
ARMENIA - MEDELLÍN	293	5
SINCELEJO - EL CARMEN - BOSCONIA - VALLEDUPAR	316	4
BOGOTA - YOPAL	322	3
MANIZALES - QUIBDÓ	322	3
BOGOTA - SOGAMOSO - YOPAL	335	5
BOGOTA - ARMENIA - PEREIRA - MANIZALES	340	9
BOGOTA - YOPAL	353	5
CARTAGENA - VALLEDUPAR	358	4
MEDELLÍN - TURBO	360	1
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	363	7
BOGOTA - BUCARAMANGA	384	6
MONTERÍA - CARTAGENA - BARRANQUILLA	385	8
BOGOTA - BUCARAMANGA vía 2	394	7
BOGOTA - MEDELLÍN	414	6
MEDELLÍN - CALI	420	1
CARTAGENA - PARAGUACHON	429	9
MEDELLÍN - BUCARAMANGA	431	6
BOGOTA - CALI - BUENAVENTURA	437	1
CALI - IPIALES - RUMICHACA	441	5
BOGOTA - HONDA - MANIZALES - MEDELLÍN	467	7
BOGOTA - BUENAVENTURA	497	9
BOGOTA - NEIVA - SAN AGUSTÍN	510	7
CÚCUTA - BUCARAMANGA - MEDELLÍN	567	7
BOGOTA - CÚCUTA	580	8
MEDELLÍN - NEIVA	587	8
BOGOTA - CÚCUTA	589	9

Nombre Ruta	Dis	(
MEDELLÍN - BARRANQUILLA	666	
MEDELLÍN - CARTAGENA - BARRANQUILLA	699	
MEDELLÍN - VALLEDUPAR	740	
BUCARAMANGA - CALI	755	
BARRANQUILLA - BUCARAMANGA - CÚCUTA	762	
CARTAGENA - MANIZALES	769	
BOGOTA - MONTERÍA	802	
BOGOTA - VALLEDUPAR	833	
BOGOTA - VALLEDUPAR	847	
BOGOTA - IPIALES - RUMICHACA	880	15
BOGOTA - VALLEDUPAR	883	10
BARRANCABERMEJA - MOCOA	939	9
BOGOTA - BARRANQUILLA	959	14
BOGOTA - SANTA MARTA	959	16
BOGOTA - SANTA MARTA vía 2	964	10
BOGOTA - BARRANQUILLA vía 2	969	15
BOGOTA - BARRANQUILLA vía 3	996	13
BOGOTA - BARRANQUILLA vía 4	1,009	13
BOGOTA - CARTAGENA	1,026	15
BOGOTA - CARTAGENA	1,075	13
BOGOTA - BARRANQUILLA - CARTAGENA	1,103	16
BOGOTA - BARRANQUILLA - CARTAGENA vía 2	1,125	15
CÚCUTA - BOGOTÁ - RUMICHACA	1458	8



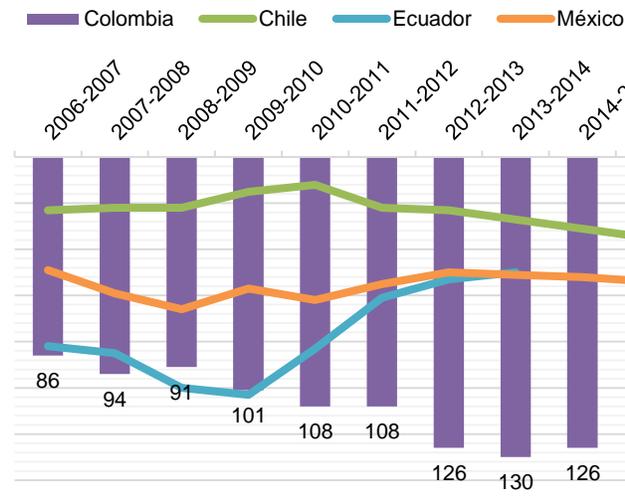
En este contexto, en el cual se identifica que el costo de los peajes tiene un efecto importante en los sobrecostos de transporte que reporta el país en el ámbito internacional, la combinación de este hecho junto con la mala calidad de la infraestructura es causa determinante del retraso significativo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

**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%.<sup>6</sup> Complementariamente, cálculos de AIF señalan que el costo de peajes pesa un 11.4% en la estructura del transporte vial.



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

<sup>6</sup> “Costos de Transporte y Multimodalismo en Colombia” ANIF y Cámara Colombiana de Infraestructura (2014)

<sup>7</sup> 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.

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.<sup>8</sup>

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

---

<sup>8</sup> Disponible en: [http://www.policia.gov.co/imagenes\\_ponal/dijin/revista\\_criminalidad/vol56\\_1/56108.html](http://www.policia.gov.co/imagenes_ponal/dijin/revista_criminalidad/vol56_1/56108.html)

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  
PARTIDO CENTRO DEMOCRÁTICO**