

**PROYECTO DE LEY NÚMERO 571 DE 2026
CÁMARA**

por la cual se modifican los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, se vincula la tarifa de peaje al Estado y nivel de servicio de la infraestructura, se fortalece la destinación territorial del recaudo, se ordena el cobro electrónico de peajes, se crea el Sistema de Información de Peajes y se dictan disposiciones de transparencia y anticorrupción.

Bogotá, D. C., 16 de junio de 2026

Señor

JULIÁN DAVID LÓPEZ TENORIO

Presidente

Cámara de Representantes

Señor

JAIME LUIS LACOUTURE PEÑALOZA

Secretario General

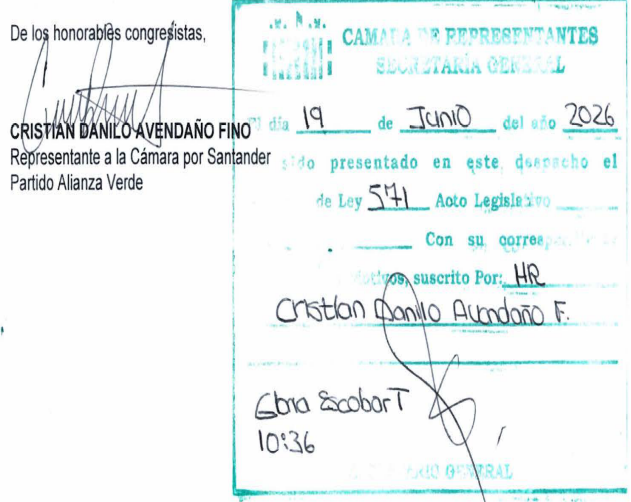
Cámara de Representantes

La ciudad

Asunto: Radicación del Proyecto de Ley número 571 de 2026, por la cual se modifican los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, se vincula la tarifa de peaje al Estado y nivel de servicio de la infraestructura, se fortalece la destinación territorial del recaudo, se ordena el cobro electrónico de peajes, se crea el Sistema de Información de Peajes y se dictan disposiciones de transparencia y anticorrupción.

Respetados señores Presidente y Secretario General. En ejercicio del derecho consagrado en el artículo 150 de la Constitución Política y de conformidad con los artículos 139 y 140 de la Ley 5ª de 1992, me permito poner a consideración de la honorable Cámara de Representantes el presente proyecto de ley, iniciativa legislativa que cumple con los requisitos contemplados en el artículo 145 de la misma ley. Adjunto el texto del articulado y su

exposición de motivos, en medio físico y magnético, para el trámite correspondiente.



**PROYECTO DE LEY NÚMERO 571 DE 2026
CÁMARA**

por la cual se modifican los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, se vincula la tarifa de peaje al Estado y nivel de servicio de la infraestructura, se fortalece la destinación territorial del recaudo, se ordena el cobro electrónico de peajes, se crea el Sistema de Información de Peajes y se dictan disposiciones de transparencia y anticorrupción.

El Congreso de Colombia

DECRETA:

CAPÍTULO I

Objeto, ámbito y principios

Artículo 1º. Objeto. La presente ley tiene por objeto fortalecer los principios de fijación de las tarifas de peaje en la infraestructura de transporte a cargo de la Nación, vincular el cobro de los peajes al Estado y al nivel de servicio efectivo de las vías, robustecer la destinación territorial del recaudo, ordenar la migración al cobro electrónico sin barreras y garantizar la transparencia y la lucha contra la corrupción en la gestión de los peajes y de las concesiones viales. Para tales efectos se modifican los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993 y se dictan otras disposiciones, sin crear nuevas entidades ni fondos, asignando las funciones aquí previstas a las autoridades del sector transporte legalmente existentes.

Artículo 2º. Ámbito de aplicación. La presente ley se aplica a las estaciones de peaje de la red vial nacional, tanto en las vías no concesionadas a cargo del Instituto Nacional de Vías (Invías) como en las vías concesionadas administradas por la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), sin perjuicio de las competencias que la Ley 105 de 1993 y la Ley 715 de 2001 reconocen a los departamentos y municipios sobre las vías de su jurisdicción.

Artículo 3º. Principios. La fijación, cobro y administración de las tarifas de peaje, y la destinación de su recaudo, se regirán por los

principios de infraestructura de calidad, equidad territorial, transparencia y publicidad, y gobierno electrónico e interoperabilidad, en armonía con los principios constitucionales de moralidad, eficiencia e imparcialidad de la función administrativa consagrados en el artículo 209 de la Constitución Política.

CAPÍTULO II

Régimen de tarifas de peaje y vinculación con el Estado de la infraestructura

Artículo 4°. Modificación del artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Adiciónense al artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1° de la Ley 787 de 2002, los siguientes literales f), g) y h), los cuales quedarán así:

“f) Las tarifas de peaje estarán vinculadas al cumplimiento de indicadores objetivos de nivel de servicio y de estado de la infraestructura definidos por el Ministerio de Transporte. Cuando la vía no cumpla los estándares mínimos de transitabilidad y de calidad definidos reglamentariamente, la tarifa se reducirá de manera proporcional hasta que se restablezcan las condiciones.

g) El cobro de peajes priorizará los mecanismos electrónicos, conforme a los lineamientos de interoperabilidad establecidos por el Ministerio de Transporte. En ningún caso el costo de la implementación de los mecanismos electrónicos podrá significar incremento del valor del peaje ni trasladarse a los usuarios.

h) El Ministerio de Transporte incorporará en el Plan Sectorial de Transporte e Infraestructura un capítulo denominado ‘Política Integral de Peajes’, que desarrollará los principios de infraestructura de calidad, gobierno electrónico e interoperabilidad”.

Artículo 5°. Vinculación de la tarifa al Estado y nivel de servicio de la infraestructura. En las vías no concesionadas a cargo de la Nación, el Ministerio de Transporte definirá, dentro de los seis (6) meses siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley, los indicadores objetivos de nivel de servicio y estado de la infraestructura, los procedimientos de medición y los porcentajes de reducción tarifaria aplicables cuando la vía no cumpla los estándares mínimos de transitabilidad. La reducción operará de manera proporcional y se mantendrá hasta tanto se restablezcan las condiciones de la vía.

Parágrafo. En las vías concesionadas, el derecho del concesionario al recaudo continuará condicionado a la disponibilidad de la infraestructura y al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad, conforme al artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, modificado por el artículo 37 de la Ley 1753 de 2015. La Agencia Nacional de Infraestructura verificará dicho cumplimiento como condición para la causación del recaudo.

CAPÍTULO III

Destinación del recaudo con enfoque territorial

Artículo 6°. Modificación del artículo 22 de la Ley 105 de 1993. El artículo 22 de la Ley 105 de 1993 quedará así:

“Artículo 22. *Destino de los recursos del peaje.* Los recursos recaudados por peajes en las vías no concesionadas a cargo de la Nación se invertirán en su totalidad en el modo de transporte carretero, observando las siguientes reglas:

a) Como mínimo el setenta por ciento (70%) se invertirá en la construcción, rehabilitación y conservación de vías en el respectivo departamento donde se recaude.

b) El excedente se invertirá en la respectiva zona de influencia del corredor donde se efectúe el recaudo.

c) El Ministerio de Transporte y el Instituto Nacional de Vías publicarán trimestralmente la relación detallada del recaudo y de la inversión por departamento y por corredor”.

Parágrafo. La destinación prevista en este artículo se ejecutará con cargo a los recursos existentes y a través de las entidades del sector transporte legalmente constituidas, sin que para ello se requiera la creación de fondos o cuentas especiales.

CAPÍTULO IV

Cobro electrónico sin barreras

Artículo 7°. Cobro electrónico sin barreras. Todas las estaciones de peaje de la red vial nacional migrarán al sistema de cobro electrónico sin barreras (free flow) dentro de los cinco (5) años siguientes a la entrada en vigencia de la presente ley. El Ministerio de Transporte reglamentará los estándares técnicos de interoperabilidad, los mecanismos de identificación vehicular y los procedimientos de cobro y sanción por evasión.

Parágrafo 1°. En los contratos de concesión vigentes, la migración al cobro electrónico sin barreras se pactará entre la entidad concedente y el concesionario sin alterar el equilibrio económico del contrato.

Parágrafo 2°. Los costos de implementación del cobro electrónico no podrán trasladarse a los usuarios mediante incremento de las tarifas de peaje.

CAPÍTULO V

Transparencia y lucha contra la corrupción

Artículo 8°. Sistema de Información de Peajes (SIP). Créase el Sistema de Información de Peajes como una plataforma pública en línea, a cargo del Ministerio de Transporte, que no constituye una nueva entidad y que contendrá, como mínimo, la siguiente información:

a) Las tarifas vigentes en cada estación de peaje.

b) El recaudo mensual por estación.

c) La destinación específica de los recursos recaudados.

d) El Estado de cumplimiento de los indicadores de nivel de servicio y de estado de la infraestructura de cada corredor.

e) Los contratos de concesión y sus modificaciones.

f) Los informes de interventoría y de auditoría.

Parágrafo. La información del Sistema de Información de Peajes se actualizará mensualmente y será de acceso público sin restricciones. El incumplimiento de la obligación de publicación constituirá falta disciplinaria grave.

Artículo 9º. Auditorías independientes. Todas las concesiones viales serán sometidas a auditoría financiera y técnica independiente cada dos (2) años. Los informes correspondientes se publicarán en el Sistema de Información de Peajes dentro de los treinta (30) días siguientes a su emisión.

Artículo 10. Cláusulas anticorrupción. Todos los contratos de concesión vial y de asociación público-privada que se celebren a partir de la entrada en vigencia de la presente ley incluirán obligatoriamente:

a) Declaración del contratista sobre la inexistencia de pagos indebidos a funcionarios públicos.

b) Obligación de reportar a las autoridades cualquier solicitud o intento de soborno.

c) Cláusula de terminación del contrato en caso de sentencia condenatoria ejecutoriada contra el contratista o sus beneficiarios reales por delitos contra la administración pública o de carácter transnacional.

Artículo 11. Límite a las modificaciones contractuales. Las modificaciones a los contratos de concesión vial y de asociación público-privada durante la etapa de construcción no podrán superar el quince por ciento (15%) del valor del contrato original. Las modificaciones que excedan este límite requerirán concepto previo favorable del Departamento Nacional de Planeación y de la Contraloría General de la República.

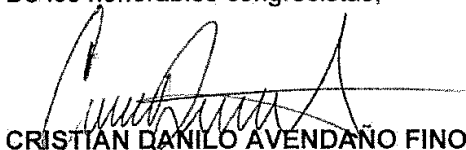
CAPÍTULO VI

Disposiciones finales

Artículo 12. Reglamentación. El Gobierno nacional reglamentará la presente ley dentro de los doce (12) meses siguientes a su promulgación, en lo no sujeto a plazos especiales previstos en su articulado.

Artículo 13. Vigencia y derogatorias. La presente ley rige a partir de su promulgación, modifica los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993 en los términos aquí señalados y deroga las disposiciones que le sean contrarias.

De los honorables congresistas,



CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
Representante a la Cámara por Santander
Partido Alianza Verde

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN DE LA INICIATIVA

La administración de la infraestructura vial nacional y el régimen de peajes en Colombia presentan problemas estructurales que afectan la equidad territorial, la calidad del servicio que recibe el usuario y la transparencia en el manejo de los recursos públicos. El presente proyecto de ley responde a tres preocupaciones centrales planteadas de manera reiterada por las comunidades y las autoridades territoriales: que la tarifa de peaje se cobre con independencia del estado real de la vía, que los recursos recaudados no se reinviertan suficientemente en el territorio donde se generan, y que la gestión de los peajes y de las concesiones carezca de mecanismos efectivos de publicidad y control.

La iniciativa no crea nuevas entidades ni fondos. Por el contrario, se apoya en la institucionalidad existente -Ministerio de Transporte, Invías, ANI y Superintendencia de Transporte- y concentra su esfuerzo normativo en tres ejes: la fijación de tarifas vinculada al estado y nivel de servicio de la infraestructura, la destinación del recaudo con enfoque territorial, y la transparencia y lucha contra la corrupción, complementados con la migración ordenada al cobro electrónico.

II. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS Y MARCO NORMATIVO VIGENTE

La administración de la infraestructura vial nacional se distribuye entre varias entidades adscritas al Ministerio de Transporte. El ministerio, conforme al Decreto número 087 de 2011, formula la política, emite el concepto vinculante previo para establecer peajes en vías nacionales (artículo 6.14) y fija las tarifas, tasas y derechos por el uso de la infraestructura (artículo 6.15). El Instituto Nacional de Vías (Invías), cuya estructura fija el Decreto número 1292 de 2021, ejecuta la política sobre la red no concesionada y recauda los peajes en las vías a su cargo. La Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), creada por el Decreto número 4165 de 2011, estructura, contrata y supervisa las concesiones y asociaciones público-privadas viales y administra los peajes concesionados. La Superintendencia de Transporte (Decreto 2409 de 2018) ejerce inspección, vigilancia y control sobre las concesiones e infraestructura. A nivel territorial, la Ley 105 de 1993 y la Ley 715 de 2001 (artículo 76) distribuyen competencias: los departamentos administran las vías secundarias e intermunicipales y los municipios las vías urbanas y terciarias de su jurisdicción.

En materia tarifaria, el artículo 21 de la Ley 105 de 1993, modificado por el artículo 1º de la Ley 787 de 2002, dispone que los recursos provenientes del cobro de peajes, tarifas y tasas sobre la infraestructura nacional de transporte se usarán exclusivamente para ese modo de transporte, y consagra el principio de tarifas diferenciales según distancia, características

vehiculares y costos de operación. El artículo 22 de la misma ley ordena que, de los recursos recaudados por peajes del Invías, como mínimo el cincuenta por ciento (50%) se invierta en el departamento donde se recaude y el excedente en la respectiva zona de influencia. En las concesiones, el artículo 5° de la Ley 1508 de 2012, modificado por el artículo 37 de la Ley 1753 de 2015, condiciona el derecho al recaudo a la disponibilidad de la infraestructura y al cumplimiento de los niveles de servicio y estándares de calidad.

III. PROBLEMAS ESTRUCTURALES QUE JUSTIFICAN LA REFORMA

1. Desproporción entre tarifa y calidad de la vía.

En las vías no concesionadas no existe un mecanismo legal que condicione la vigencia de la tarifa al estado real de la infraestructura. El artículo 21 de la Ley 105 de 1993 prevé la diferenciación por distancia y tipo de vehículo, pero no vincula el monto del peaje a indicadores de nivel de servicio. En las concesiones, aunque la Ley 1508 de 2012 condiciona la retribución a la disponibilidad y la calidad, en la práctica los mecanismos de reducción tarifaria por incumplimiento dependen de cada contrato. El proyecto corrige esta deficiencia al establecer, por vía legal, la vinculación entre la tarifa y el estado de la obra.

2. Insuficiente reinversión territorial del recaudo.

El cumplimiento de la regla de destinación territorial del artículo 22 de la Ley 105 de 1993 ha sido cuestionado. Según un estudio de la Cámara Colombiana de Infraestructura divulgado por el diario *El Colombiano*, de los recursos recaudados en los peajes del Invías en Antioquia en los corredores de la Autopista Medellín-Bogotá y la Troncal de Occidente, entre 2022 y 2023, solo cerca del cuatro coma siete por ciento (4,7%) se reinvertió en esos mismos corredores, frente al cuarenta y dos por ciento (42%) registrado en 2021. El proyecto eleva del cincuenta por ciento (50%) al setenta por ciento (70%) el mínimo que debe invertirse en el departamento de recaudo y ordena la publicación trimestral de la relación entre recaudo e inversión por departamento y corredor.

3. Fragmentación institucional y debilidad del control.

Varias entidades nacionales tienen funciones sobre la infraestructura vial sin un mecanismo vinculante de coordinación, y la vigilancia ha mostrado limitaciones para intervenir oportunamente, como lo evidenció el caso de la Ruta del Sol, Sector 11. En agosto de 2023, las autoridades de los Estados Unidos -la Comisión de Bolsa y Valores (SEC) y el Departamento de Justicia- cerraron la investigación del caso mediante acuerdos por cerca de sesenta millones de dólares (US\$60 millones), en los que Corficolombiana -filial del Grupo Aval, que asumió el pago en su condición de matriz- resolvió su situación por hechos de soborno asociados a la

adición del contrato en el sector Ocaña-Gamarra, sin que mediara condena penal de las compañías en ese país. La terminación anticipada del contrato significó cuantiosos gastos adicionales para el Estado. Este antecedente justifica las cláusulas anticorrupción, las auditorías independientes y el límite a las modificaciones contractuales que incorpora el proyecto.

4. Rezago tecnológico.

Colombia mantiene un sistema de peajes predominantemente basado en casetas físicas con cobro manual y una implementación apenas parcial del telepeaje. El proyecto ordena la migración al cobro electrónico sin barreras en un plazo de cinco años, garantizando que sus costos no se trasladen a los usuarios ni afecten el equilibrio económico de los contratos vigentes.

IV. REFERENTES DE DERECHO COMPARADO

La experiencia internacional ofrece modelos útiles en lo atinente a la transparencia, el control y la modernización del cobro. Chile opera su sistema de concesiones bajo una dirección especializada con reglas claras, límites estrictos a las modificaciones contractuales en la etapa de construcción y cobro electrónico sin barreras en las autopistas urbanas. Alemania centralizó la gestión de sus autopistas e incorporó criterios de calidad y eficiencia en la operación. Japón generalizó el cobro electrónico con rendición de cuentas sobre la destinación de los ingresos al mantenimiento y la mejora de la red. De estos modelos el proyecto retoma, en lo aplicable al ordenamiento colombiano, el límite a las modificaciones contractuales, la transparencia en contratos y tarifas y la migración al cobro electrónico sin barreras.

V. CONTENIDO DEL PROYECTO

El proyecto se estructura en seis capítulos. El Capítulo I define el objeto, el ámbito de aplicación y los principios. El Capítulo II modifica el artículo 21 de la Ley 105 de 1993 para vincular la tarifa al Estado y nivel de servicio de la infraestructura, priorizar el cobro electrónico e incorporar la Política Integral de Peajes. El Capítulo III modifica el artículo 22 de la misma ley para elevar al setenta por ciento (70%) la destinación territorial del recaudo y ordenar su publicación periódica. El Capítulo IV ordena la migración al cobro electrónico sin barreras. El Capítulo V crea el Sistema de Información de Peajes y establece auditorías independientes, cláusulas anticorrupción y un límite a las modificaciones contractuales. El Capítulo VI contiene las disposiciones finales sobre reglamentación, vigencia y derogatorias.

VI. FUNDAMENTOS CONSTITUCIONALES Y LEGALES

La iniciativa encuentra fundamento en los artículos 24 (libertad de locomoción), 150 (función legislativa), 209 (principios de la función administrativa), 334 (dirección general de la economía) y 365 (servicios públicos), así como en

las competencias territoriales de los artículos 300 y 313 de la Constitución Política. En el plano legal, desarrolla y modifica la Ley 105 de 1993 (artículos 21 y 22) y la Ley 787 de 2002, y se articula con la Ley 1508 de 2012 sobre asociaciones público-privadas, la Ley 1682 de 2013 sobre infraestructura de transporte y la Ley 715 de 2001 sobre competencias territoriales.

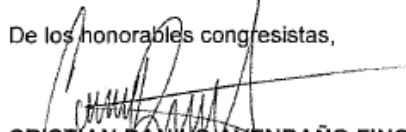
VII. IMPACTO FISCAL

De conformidad con el artículo 7° de la Ley 819 de 2003, se advierte que el proyecto no ordena gasto público adicional ni crea entidades o fondos. Las medidas propuestas se ejecutan con cargo a los recursos del recaudo de peajes existentes y a través de las entidades del sector transporte legalmente constituidas, reorientando su destinación y fortaleciendo su transparencia. La migración al cobro electrónico y la implementación del Sistema de Información de Peajes se atenderán con cargo a los presupuestos de las entidades competentes y, en el caso de las concesiones, sin alterar el equilibrio económico de los contratos vigentes.

VIII. FUENTES NORMATIVAS Y DOCUMENTALES

Constitución Política de Colombia de 1991, artículos 24, 150, 209, 300, 313, 334 y 365. Ley 105 de 1993, artículos 21, 22 y 30. Ley 787 de 2002, modificatoria del artículo 21 de la Ley 105 de 1993. Ley 715 de 2001, artículo 76. Ley 819 de 2003, artículo 7°. Ley 1508 de 2012, artículo 5°, modificado por el artículo 37 de la Ley 1753 de 2015. Ley 1682 de 2013. Decretos números 087 de 2011, 4165 de 2011, 1292 de 2021 y 2409 de 2018. Resolución número 228 de 2013 del Ministerio de Transporte, sobre tarifas de peaje de las estaciones a cargo del Invías y categorías vehiculares (artículo 3°). Información institucional de la Agencia Nacional de Infraestructura y del Instituto Nacional de Vías

sobre estaciones de peaje y recaudo, y estudio de la Cámara Colombiana de Infraestructura sobre la reinversión territorial de los peajes del Invías en Antioquia divulgado por el diario *El Colombiano* (2025).

De los honorables congresistas,

CRISTIAN DANILO AVENDAÑO FINO
 Representante a la Cámara por Santander
 Partido Alianza Verde

CONTENIDO

Gaceta número 790 - Viernes, 26 de junio de 2026
 CÁMARA DE REPRESENTANTES
 PONENCIAS Págs.
 PROYECTOS DE LEY

Proyecto de Ley número 512 de 2026 Cámara, por medio del cual se garantiza la participación equitativa de las mujeres artistas en eventos culturales financiados con recursos públicos y se dictan otras disposiciones – Ley Mujeres a la Tarima.	1
Proyecto de Ley número 513 de 2026 Cámara, por medio del cual se crean los Enlaces de los Veteranos de la Fuerza Pública en las Gobernaciones y Alcaldías del país, se establecen sus funciones y se dictan otras disposiciones.	5
Proyecto de Ley número 549 de 2026 Cámara, por medio de la cual se reconoce al carnaval educativo del departamento del Atlántico como manifestación del Patrimonio Cultural Inmaterial de la Nación y se dictan otras disposiciones.	8
Proyecto de Ley número 571 de 2026 Cámara, por la cual se modifican los artículos 21 y 22 de la Ley 105 de 1993, se vincula la tarifa de peaje al Estado y nivel de servicio de la infraestructura, se fortalece la destinación territorial del recaudo, se ordena el cobro electrónico de peajes, se crea el Sistema de Información de Peajes y se dictan disposiciones de transparencia y anticorrupción.	12